AÉRO JOURNAL

N°30
BIMESTRIEL
AVRIL – MAI 03

LA GUERRE DU GOLFE DE GASCOGNE
LE V./KG 40

LES HAWK AMÉRICAINS
(1) COAST TO COAST

C-119 PACKET
SUR DIÊN BIÊN PHU

UN OISEAU DE MALHEUR
LE FIAT G.50 EN ESPAGNE

QUADRATURE DU CERCLE
LE CHASSEUR LOURD

LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC 1/7 PROVENCE

M 04873 - 30 - F: 6,55 € - RD

Belgique, Luxembourg : 7,4o euros
Suisse : 11 CHF

SOMMAIRE

4 La guerre du golfe de Gascogne - V./KG 40

Créé pour protégér les *U-Boote* des chasseurs de sous-marins dans le golfe de Gascogne, le V./KG 40 eut un impact indéniable sur la bataille de l'Atlantique, à tel point que les Alliés prirent cette menace très au sérieux.

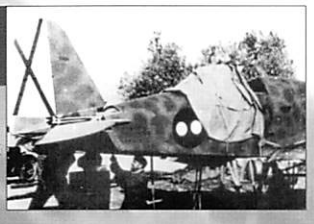
20 C-119 sur Diên Biên Phu

En Indochine et pour ravitailler le camp retranché de Diên Biên Phu, les Américains prêtent des C-119 et leurs équipages. Or, ceux-ci présentent la particularité d'appartenir à la Civil Air Transport, une compagnie contrôlée par la... CIA..

40 Les Hawk américains (1) Coast to coast

Premier chasseur moderne de l'USAAC, le Curtiss P-36 assure la transition entre le temps de paix et le temps de guerre.

56 Un oiseau de malheur Le Fiat G.50 en Espagne



Le « Super Fiat », comme le surnomment les Espagnols, va pourtant jouir d'une fort mauvaise réputation que ses nombreux défauts tendront à justifier.

62 Quadrature du cercle Le chasseur d'escorte

Né de compromis mal assimilés, répondant à des missions mutuellement exclusives, le chasseur d'escorte aura toutes les peines du monde à trouver sa place dans l'arsenal des aviations belligérentes.

68 La chasse française (30) Le GC 1/7 *Provence*

Créé en 1943, le GC 1/7 *Provence* va se distinguer au-dessus de la Méditerranée, de l'Italie et de l'Allemagne, remportant 13 victoires confirmées de belle manière.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Texte, mensonge et vidéo

Avec le câble ou le satellite, beaucoup d'entre nous ont désormais accès à des programmes de télévision venus du monde entier. Parmi les centaines de chaînes ainsi mises à notre disposition, il en est quelques-unes à proposer des documentaires sur l'aviation et son histoire. Quelle déception !

La plupart de ces programmes nous viennent des États-Unis. Je ne vise pas directement nos amis Américains, mais ces émissions sont à l'image de leur vision du monde : monolithique et étouffante. Ils ont tout inventé et, en poussant la caricature à son extrême, ils sont les seuls à avoir construit des avions. Pas un mot, ou si peu, sur les réalisations de la « vieille Europe ». Les commentaires, traduits par des Pakistanais réfugiés à Sangatte et payés au noir, sont tout simplement affligeants. Les termes techniques qu'ils utilisent doivent provenir du mode d'emploi d'une machine à coudre. Il ne reste qu'à couper le son et regarder les belles images toujours fascinantes. Mais nous ne sommes pas au bout de notre calvaire. Voilà une patrouille de Spit IX qui attaque deux Fw 190... en pleine bataille d'Angleterre !

Et puis, il y a les témoignages. Est-ce l'âge ou les questions qu'on leur pose sont-elles idiotes, mais cinquante ou soixante ans après être allés risquer leur peau pour leur pays et la démocratie, ces hommes n'ont strictement rien d'intéressant à dire. On attend qu'ils nous parlent de leurs tactiques de combat, de ce qu'ils pensaient de leurs adversaires, de leurs émotions... rien de tout cela. Ils nous racontent ce qu'ils ont pris au petit-déj avant de décoller et quelques autres détails tout aussi insignifiants. Pendant ce temps défile un sous-titre rédigé par le Pakistanais de service...

L'un de nos lecteurs racontait qu'il possède une série de cassettes produites par Air&Space Smithsonian et consacrée à l'histoire mondiale de l'aviation. Il aurait été plus juste de la baptiser « histoire mondiale américaine » et le seul avion français qui y est présenté est un Bloch 152... sur la pochette de la version française, scanné directement sur la boîte de la maquette Heller !

De l'anti-américanisme primaire ? En aucun cas. Il faut aussi que nous balayons devant notre porte. Les docus européens ne valent pas tripette non plus. Une émission consacrée à l'Aéropostale, diffusée sur Arte, tournait en fait autour de Dornier (où est le rapport ?) et ne nous a évité aucun poncif de Saint-Ex à Latécoère en occultant le rôle clé de Bouilloux-Lafont et en faisant passer un Tiger Moth pour un Breguet XIV.

On finit par regretter les remarquables réalisations de Daniel Costelle qui étaient alors diffusées en noir et blanc sur la chaîne unique de l'ORTF. Heureusement, il reste les cassettes video encore disponibles de nos jours. À consommer sans modération.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 30 – Avril - mai 2003

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 414003063300028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique :
J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél.: 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.98.20.32 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : Euro 6,55 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

AÉRO JOURNAL

HORS-SÉRIE
N° 5
MAI 2003

NOMBREUSES PHOTOS ET PLANCHES COULEUR INÉDITES

LE BOMBARDEMENT FRANÇAIS

Tome I

1939 /1940

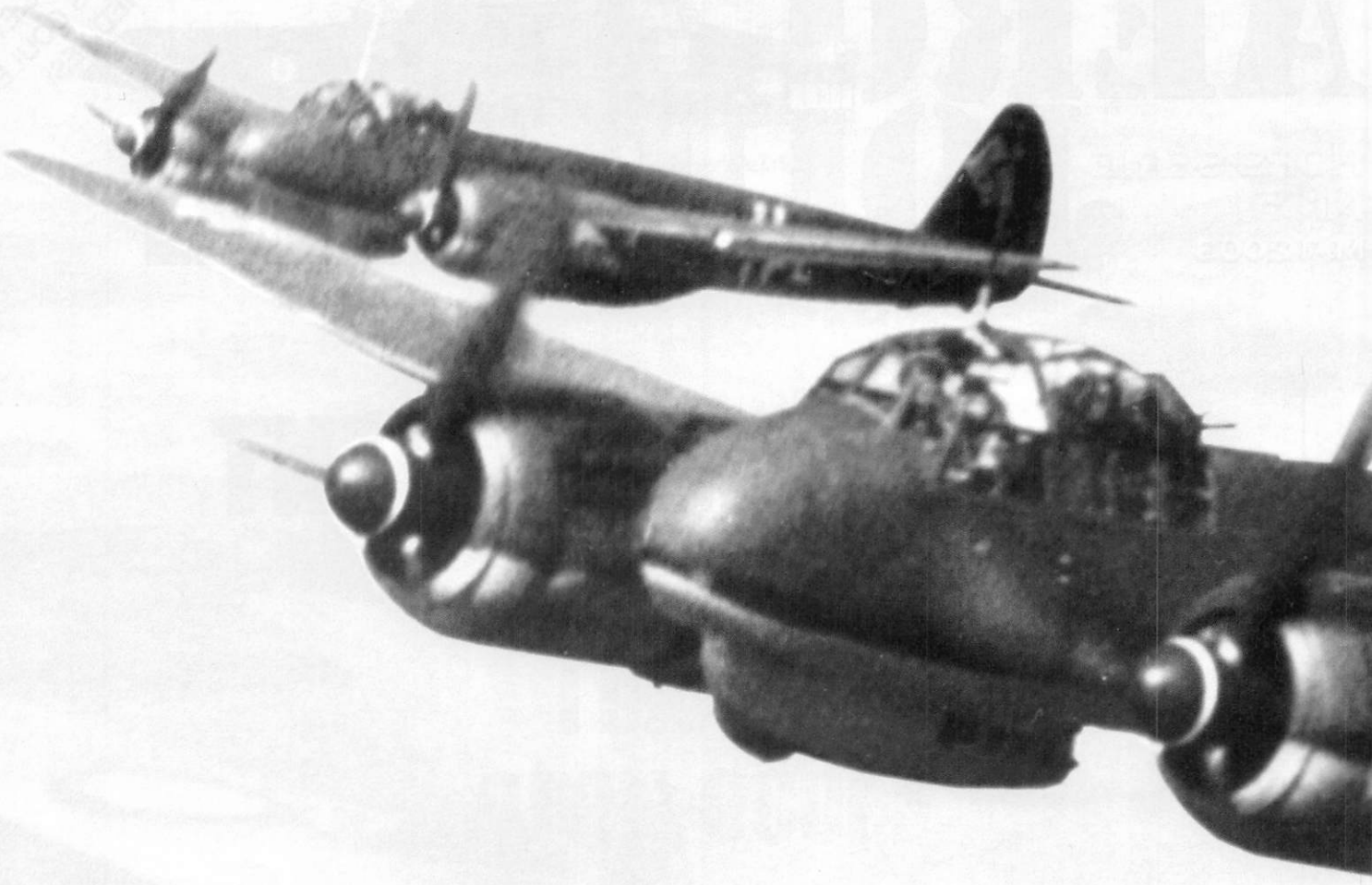
DU MATÉRIEL NEUF MAIS CERTAINEMENT PAS MODERNE

DES BOÎTES À CHAUSSURES À LA HAUTE COUTURE

MASSACRE SUR LA MEUSE

L'INUTILE SACRIFICE

DANS VOS KIOSQUES
LE 20 MAI 2003



Le V./KG 40 a été formé pour protéger les *U-Boote* traversant le golfe de Gascogne pour gagner leurs territoires de chasse ou regagner leurs abris bétonnés. Son impact direct sur la bataille de l'Atlantique fut suffisamment sensible pour que la RAF détache des chasseurs pour lutter contre cette menace. Pour les équipages, ce fut une sale guerre, car peu survécurent à un amerrissage forcé dans les eaux froides et inhospitalières du golfe.

Si le Junkers Ju 88 fut conçu comme bombardier rapide, on ne tarda pas à se rendre compte que ses remarquables performances en feraient un excellent chasseur lourd (*Zerstörer*). Il fallut néanmoins attendre le milieu de l'année 1939 pour qu'une batterie de mitrailleuses et de canons soit montée dans le nez. Les essais s'étant révélés satisfaisants, le RLM autorisa la production d'une petite quantité de Ju 88C.

Deux Ju 88R-2 de la 13./KG 40 en vol d'exercice au-dessus de la campagne bretonne en septembre 1943. Cinq exemplaires de cette version à moteurs BMW 801D furent pris en compte par le V./KG 40 en août 1943. L'appareil au premier plan (F8+NX) était piloté par le *Leutnant* Dieter Meister. (Collection de l'auteur)

Une expérience sans lendemain

Les premiers exemplaires furent confiés à la Z/KG 30, une escadrille formée au sein de la KG 30 à Perleberg le 21 février 1940 sous les ordres de l'*Oberleutnant* Herbert Bönsch. Bien qu'ayant été transférée sur le terrain de Westerland (île de Sylt), cette escadrille ne participa pas à l'invasion des pays scandinaves le 9 avril 1940, mais elle prit ses quartiers à Stavanger-Sola deux jours plus tard pour protéger les côtes occidentales de la Norvège et les vulnérables avions de transport.

La Z/KG 30 ne fut pas longue à entrer en action. Le 12 avril, une patrouille de Ju 88C-2 accompagnée par des Bf 110 du I./ZG 26 intercepta une formation de la RAF en train d'attaquer des navires au large de Stavanger. Pour les Britanniques il s'agissait de la plus importante opération aérienne depuis le début de la guerre et ils perdirent neuf appareils abattus par la chasse ou la *flak*. L'*Oberfeldwebel* Martin Jeschke et l'*Unteroffizier* Peter Lauffs revendiquèrent chacun un Wellington du N° 149 *Squadron*, mais l'*Unteroffizier* Erwin Maus et son équipage furent tués lorsque leur appareil, endommagé par le tir croisé des mitrailleurs anglais, s'écrasa à l'atterrissage.

La Z/KG 30 remporta cinq nouvelles victoires et participa à de nombreuses missions d'attaque au sol avant de revenir en Allemagne le 16 juin 1940. L'escadrille fut dissoute le dernier jour du mois et reformée, toujours sous les ordres de Bönsch, en tant que 4./NJG 1. Le Ju 88C-2 avait prouvé qu'il était capable d'engager le

LA GUERRE DU GOLFE DE GASCOGNE
LE V./KG 40

Chris Goss

combat avec succès contre des avions de patrouille côtière ennemis et ses équipages en pensaient le plus grand bien. Cependant, les préoccupations de la Luftwaffe étaient ailleurs et deux ans s'écoulèrent avant que le Ju 88C fasse son « *come back* » comme chasseur maritime à long rayon d'action.

Un désintérêt complet

La chute de la France offrit aux Allemands la totalité de ses côtes atlantiques où furent rapidement construits des bunkers pour abriter la flotte des sous-marins. La Luftwaffe investit les terrains de Lorient (Kerlin-Bastard), Vannes-Meucon et Bordeaux-Mérignac afin de lui apporter son appui. Le 15 mars 1941 fut créé le poste de *Fliegerführer Atlantik* (*Fl.Fü.Atlantik*), subordonné à la *Luftflotte* 3 pour contrôler et coordonner une aviation aéromaritime composée d'environ 70 bombardiers, 10 avions de reconnaissance et 50 hydravions.

Au début, l'absence d'escorte et de défenses dignes de ce nom rendirent les convois alliés très vulnérables aux Focke-Wulf Fw 200 du I./KG 40. Leurs succès initiaux furent tels que le *Fl.Fü.Atlantik* adapta ses tactiques de combat à leur potentiel. Toutefois, avec les durs combats en Afrique du Nord et en Russie, le *Fl.Fü.Atlantik* fut régulièrement ponctionné de ses appareils, tandis que ses bombardiers moyens, Ju 88 et Do 217, étaient utilisés pour bombarder l'Angleterre et les Fw 200 du I./KG 40 envoyés en Norvège. Il apparaissait que les patrouilles maritimes n'avaient qu'une importance mineure au regard des autres missions imparties à la Luftwaffe.

En 1941, le foyer de la bataille de l'Atlantique s'était déplacé vers l'ouest et les Alliés s'étaient rendus compte que les *U-Boote* devaient traverser le golfe de Gascogne soit pour se rendre sur leurs territoires de chasse, soit pour rentrer, parfois endommagés, à leur port d'attache sur les côtes françaises. La destruction des submersibles était l'affaire du 19 *Group* de la

RAF dont les appareils se trouvaient basés dans le sud-ouest de la Grande-Bretagne. Les Short Sunderland et les Armstrong-Whitworth Whitley remportaient de nombreux succès tout en maintenant un taux de pertes assez faible. L'hydravion Arado Ar 196 constituait leur seul adversaire potentiel. Son armement (deux canons fixes de 20 mm et une mitrailleuse mobile de 7,92 mm) et sa grande maniabilité lui permettaient de prendre le meilleur sur le Whitley et, dans une moindre mesure, sur le Sunderland, mais lorsqu'il se retrouvait face aux Bristol Beaufighter du *Coastal Command*, le combat était à sens unique.

Il sautait aux yeux du *Fl.Fü.Atlantik* qu'un chasseur à long rayon d'action devenait désormais indispensable. Cependant, aucune solution ne fut trouvée avant le début de l'année 1942 et la sortie d'une nouvelle version *Zerstörer* du Ju 88. Bénéficiant sans aucun doute de l'expérience accumulée par la Z./KG 30 deux ans plus tôt, le Ju 88C-6 se présentait comme une version évoluée du C-2. Ses moteurs Junkers Jumo 211J-1 ou J-2 lui conféraient une vitesse maximale (au poids en charge) de 500 km/h et une distance franchissable (sans réservoirs auxiliaires) de 2 950 km. Son armement offensif était impressionnant : trois mitrailleuses MG 17 de 7,92 mm et un canon MG FFM de 20 mm dans le nez et deux autres MG FFM dans une gondole (les MG FFM furent remplacées par la suite par des MG 151/20). Pour sa défense, il pouvait compter sur deux mitrailleuses MG 81 de 7,92 mm et une troisième dans la gondole si les canons n'étaient pas montés. Les quatre premiers exemplaires arrivèrent à Mérignac vers le 10 juin 1942.

En tout état de cause, c'était un adversaire redoutable avec

Le puissant armement offensif du Ju 88C-6 : trois mitrailleuses de 7,92 et un canon de 20 dans la pointe avant et deux canons de 20 dans la gondole ventrale. De quoi calmer les ardeurs ! Sur cette photo, un appareil de la 13./KG 40 en septembre 1943. (Photo Johenneken)

lequel tous les chasseurs de sous-marins de la RAF devraient compter. La bataille du golfe de Gascogne allait brutalement prendre une tournure plus dramatique.

Entrée en lice du Ju 88C-6

On ignore la dénomination précise de l'escadrille équipée du nouveau *Zerstörer*. Selon certaines archives, les deux premières missions furent effectuées les 24 et 28 juin 1942 par cinq Ju 88 *Zerstörer* rattachés au Kü.Fl.Gr. 106 du *Major* Gerd Roth, au profit respectif des U-753 et U-105. D'autres archives mentionnent les dénominations de *Zerstörerstaffel*/Kü.Fl.Gr. 106, *Zerstörer Kommando*/KG 6, III./KG 40 et enfin, IV./KG 40. On sait que la formation des équipages fut réalisée au sein du IV./KG 6 à Brétigny et, fin août 1942, le Kü.Fl.Gr. 106 fut transformé en II./KG 6. En outre, il existe des preuves que quelques-uns des premiers Ju 88C-6 reçurent le code « 3E » affecté à la KG 6. Quoi qu'il en soit, le 22 juillet 1942, cette unité reçut la dénomination de IV./KG 40 puis, le mois suivant, celle de 13. et 14. *Staffeln* du V./KG 40; la 15./KG 40 ne fut pas formée avant le 12 septembre 1942.

On pense que le C-6 remporta sa première victoire le 15 juillet 1942 lorsque le *Feldwebel* Henny Passier descendit un Wellington du N° 311 *Squadron*, entraînant son équipage tchèque dans la mort. Cependant, la première victoire documentée par un compte rendu (n° 36 de la *Luftflotte West*) date du 20 juillet :

« *Deux Wellington abattus par le Lt Stöffler. Junkers Ju 88 codé KD, 12h10. Nous avons pris de l'altitude immédiatement et avons commencé notre attaque. Au cours de la première et de la deuxième passes, nous avons tiré de toutes nos armes. Des coups au but ont été notés sur le fuselage, l'aile et le moteur droits. Des morceaux de l'aile se sont détachés, l'ennemi a pris feu, le train est sorti et l'appareil a percuté l'eau. Puis un deuxième Wellington est arrivé volant selon un axe nord-sud. Il a aussitôt viré vers l'ouest et nous avons pris de l'altitude pour l'attaquer. Nous avons tiré de toutes nos armes. Au cours de la première passe, nous avons*

été accueillis par un tir nourri et notre avion a été atteint à plusieurs reprises. L'ennemi a pris feu, mais à ce moment le Lt Stöffler et l'observateur, l'Ofw Möller, étaient inconscients. Le Ju 88 était sur le point de s'écraser, alors le radio, l'Ofw Werner, a pris les commandes et a réussi à reprendre de l'altitude. Après un large virage à droite en n'utilisant que les ailerons, nous avons aperçu la terre. Malgré le moteur droit en feu, l'Ofw Werner a réussi à amerrir et larguer le haut de la verrière. Deux heures plus tard, nous étions recueillis par un chalutier. »

Bien que le *Leutnant* Stöffler ait été crédité de deux victoires, un seul Wellington fut abattu. Tous deux appartenaient au 15 OTU et étaient en vol de convoyage à destination du Moyen Orient. Le *Pilot Officer* Alan Houston et son équipage furent portés disparus, tandis que l'équipage du *Flight Sergeant* Smallwood s'en sortit indemne. Bien que le combat se soit déroulé sans témoin, l'équipage du chalutier espagnol *San Antonio de Padua* aperçut un avion plongeant vers la mer à grande vitesse à environ 20 nautiques au large des îles Sisargas au nord de l'Espagne. Il percuta la mer et disparut à sa vue. Quand le chalutier arriva au point de chute, les pêcheurs découvrirent un petit canot pneumatique à bord duquel l'*Oberfeldwebel* Werner, bien que blessé, s'était battu pendant deux heures et demie pour éviter que le corps de ses deux camarades morts glissent à la mer. Quand les pêcheurs tentèrent de les hisser à bord, celui du *Leutnant* Stöffler leur échappa, mais ils parvinrent à récupérer celui de l'*Oberfeldwebel* Möller, ainsi que l'*Oberfelwebel* Werner. Craignant que toutes les informations qu'il donnerait soient aussitôt transmises au consulat britannique, l'infatigable Werner brouilla les pistes lors de son interrogatoire par les autorités espagnoles. Il expliqua que son avion était en mission de reconnaissance et avait été victime d'une panne de moteur au large du cap Finistère (*cabo Fisterra*). Il occulta le combat aérien et expliqua que son appareil était un Ju 88A-4 tout ce qu'il y avait de plus ordinaire. Curieusement, il ne fut pas récompensé pour ses efforts méritoires, alors que de nombreux aviateurs du V./KG 40 le furent en pareilles circonstances.

Septembre 1942 : rencontre avec le Beaufighter

La Luftwaffe fit un effort pour enrichir l'expérience des équipages de *Zerstörer* en affectant un certain nombre de pilotes de chasse de nuit chevronnés aux différentes *Staffeln*. Par exemple, le *Feldwebel* Vincenz Gießübel et le *Hauptmann* Heinz-Horst Hißbach en provenance du I./NJG 2 arrivèrent à la 14./KG 40 le 6 août. Le bénéfice fut immédiat car les deux pilotes furent impliqués dans les deux victoires suivantes du V./KG 40. Dans le courant du mois de septembre, les pertes RAF atteignirent des sommets. Huit chasseurs de sous-marins tombèrent sous les balles des chasseurs lourds allemands, tous sauf deux étant crédités à la 13./KG 40. Le 8 septembre eut lieu la première rencontre entre les Beaufighter et les Ju 88C-6, comme le rapporte le journal de marche du N° 235 *Squadron* :

« *Le Sqn Ldr Thompson et le Plt Off Ward à bord de "T" comme Tommy et le Plt Off Neal et le Plt Off Cameron-Rose à bord de "W" prirent leur cap et repérèrent d'abord une grande colonne d'eau comme si des bombes avaient explosé. Tommy changea de cap pour aller voir et aperçut un Ju 88 à quatre miles au nord. Youpi ! "W" et "T" se positionnèrent pour attaquer (accroche-toi le Boche, on arrive !). Au moment de l'attaque, un canot de la RAF fut repéré avec quatre aviateurs dedans dont un apparemment blessé. "W" lança une balise de fumigène. La première manifestation de notre joie fut ce message radio :* "survole un canot, quatre aviateurs vivants, un Ju 88 abattu*".* »

La 13./KG 40 déplore la perte du Ju 88C-6 F8+GX (WNr. 360025), équipage (*Leutnant* Wolfgang Graf von Hönsbröch, *Obergefreiter* Artur Walter et *Gefreiter* Ulrich Orte) porté disparu. La victoire fut partagée entre les deux Beaufighter. Les aviateurs dans le dinghy étaient l'équipage d'un Hudson du N° 500 *Squadron* abattu quelques minutes plus tôt par Hönsbröch.

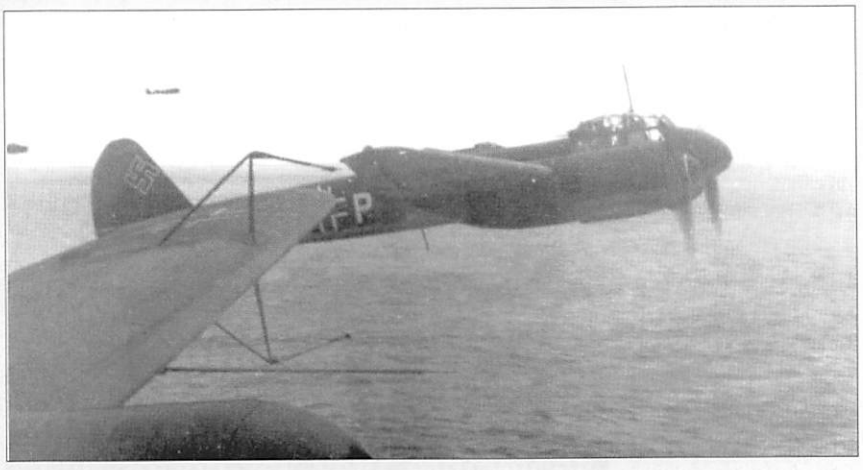
Dans le courant du mois de septembre 1942, les pertes de la RAF atteignent des sommets.

Le mois d'octobre 1942 fut plus favorable au V./KG 40 que le mois de septembre. En effet, alors que le mois précédent le groupe avait perdu le *Staffelkapitän* de la 13. *Staffel* au cours d'un combat contre un Whitley du N° 77 *Squadron* et quatre autres Ju 88C revendiqués pour la plupart par le N° 235 *Squadron*, en octobre il abattit six avions britanniques (dont un Beaufighter) pour la perte d'un seul *Zerstörer*. Ce dernier (F8+CX, WNr. 360211) tomba sous les balles des Beaufighter du N° 248 *Squadron*, une unité qui avait été récemment placée sous la coupe du 19 *Group* pour appuyer le N° 235 *Squadron*. Ces deux *Squadrons*, qui opéreront pendant plus de deux ans au-dessus du golfe de Gascogne, deviendront la bête noire du V./KG 40.

Novembre 1942 : apparition des Américains

Novembre fut plus calme. Les Ju 88 ne déplorèrent que deux pertes à l'ennemi, toutes les deux le 1er du mois contre des Beaufighter du N° 235 *Squadron*. Une certaine prudence de la part de la RAF et un temps peu clément expliquent peut-être cet état de fait. Avec la création de la 15./KG 40, le groupe reçut à la mi-octobre un *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Gerhard Korthals,

La 14./KG 40 à Lorient à l'été 1942. De gauche à droite : Lt Flothmann, Lt Hintze, Lt Olbrecht, Hptm Reicke, Lt Thies et Lt Messerschmidt. Au premier plan, Brandy, la mascotte de l'escadrille. (Photo Hintze)



Un *Schwarm* du V./KG 40 survole le golfe de Gascogne. Les patrouilles se déroulaient généralement à très basse altitude. (Photo Wachtel)

qui, contrairement aux autres pilotes, n'était pas issu de la chasse mais du bombardement. Cependant, le 3 novembre il fut tué dans un accident particulièrement idiot : un mécanicien avait perdu ses couverts en vérifiant le niveau d'huile et la fourchette et le couteau bloquèrent un aileron; l'appareil s'écrasa peu après son décollage de Lorient. Le *Hauptmann* Alfred Hemm prit temporairement sa place. Le commandement passa ensuite entre les mains du *Hauptmann* Helmut Dargel qui devait être tué en combat le 30 décembre. Hemm assura à nouveau l'intérim. Enfin titulaire du poste le 1er mars 1943, cet ancien pilote de Fw 200 s'avéra peu populaire auprès des équipages.

L'appareil s'écrase au décollage quand la fourchette et le couteau oubliés par un mécano bloquent un aileron.

Vers la fin de l'année 1942, les premiers appareils américains firent leur apparition dans le golfe. En raison de la forte implication du *Coastal Command* dans l'opération « Torch » déclenchée le 8 novembre, huit B-24 du 330th *Bombardment Squadron* (93rd BG) furent envoyés à Alconbury pour entreprendre des patrouilles anti-sous-marines. Ils y restèrent un mois, jusqu'au 25 novembre. Ils rencontrèrent les Ju 88 en plusieurs occasions. Le 21 novembre, le *Major* R.D. Potts Jr., commandant l'escadrille, engagea le combat contre plusieurs appareils identifiés comme étant des Me 210. Bien que la rencontre se soit soldée par un match nul 0-0, les Américains revendiquèrent trois victoires.

D'autres B-24 se joignirent à la lutte aéronavale dans le golfe, en particulier ceux du 1st *Anti-Submarine Squadron* (futur 480th ASG) qui s'installèrent à St-Eval le 10 novembre. Cependant, pendant quelques mois leur présence demeura discrète.

Décembre 1942 : débandade des P-38

Les débarquements alliés en Afrique du Nord augmentèrent de manière considérable le trafic aérien entre la Grande-Bretagne et le continent africain. Bien que faisant un large détour vers l'ouest, les formations alliées devaient franchir à un moment ou à un autre la zone de patrouille des Ju 88C du V./KG 40. La rencontre des uns et des autres n'était qu'une question de temps et de chance. Celle-ci sourit aux Allemands le 23 décembre.

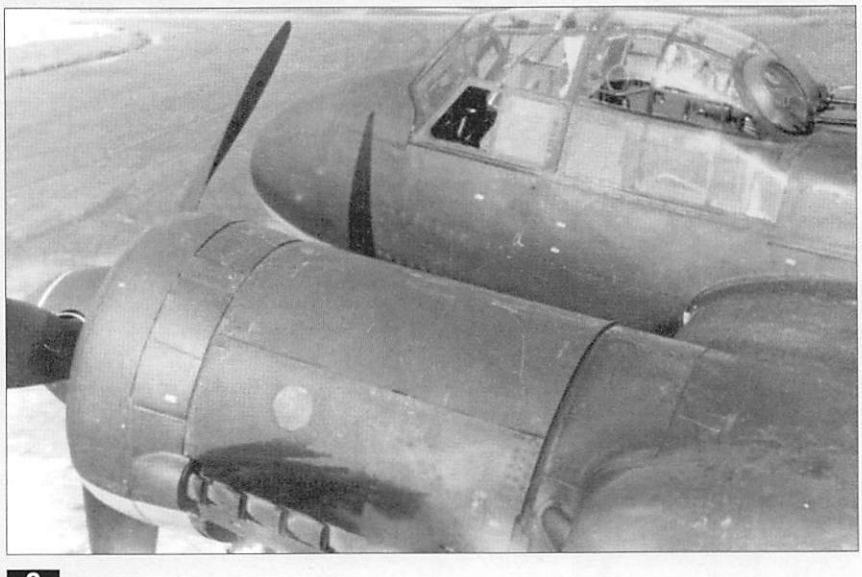
Ce jour-là, le *Lieutenant-Colonel* William Covington se trouvait à la tête d'une formation de 51 P-38 Lightning du 82nd *Fighter Group* à destination de Gibraltar. Pour assister les chasseurs dans leur navigation, un Douglas A-20B piloté par le *Captain* Don Martz du 47th *Bombardment Group* conduisait la formation. Deux heures après le décollage de St-Eval, les Américains furent attaqués par quatre appareils de la 14./KG 40. Dans la confusion qui s'ensuivit, l'*Oberfeldwebel* Georg Heuer descendit le A-20B, un événement qui passa inaperçu des pilotes de chasse trop préoccupés par leur propre survie. La disparition du *Captain* Martz et de son équipage ne fut pas signalée avant le 29 mai 1943 et les familles n'en furent pas informées avant novembre !

Pendant ce temps, un pilote inconnu de la 14. *Staffel* descendit le P-38 du *Lieutenant* Earl Green du 95th FS. Green survécut et réussit à atteindre les côtes espagnoles. Le *Lieutenant* Broadhead (96th FS) fut contraint de regagner St-Eval, tandis que le *Captain* Buddy Strozier (96th FS) effectua un atterrissage forcé au Portugal. Enfin le *Lieutenant* T.S. Miller (97th FS) se posa sur le ventre en Espagne. Les Américains revendiquèrent une victoire, mais aucun Ju 88 ne fut perdu à l'ennemi, même si deux appareils s'écrasèrent en France en panne d'essence.

Le 30 décembre, les Ju 88C tombèrent sur une formation de 17 P-39 Airacobra du 16th *Observation Squadron* (68th OG) conduite par un B-25 et qui espérait tirer parti d'un raid de diversion de B-17 contre les abris des sous-marins à Lorient. Une fois encore, l'*Oberfeldwebel* Georg Heuer se distingua en abattant le P-39 du *2nd Lieutenant* Verne H. Lincoln Jr. qui sauta en parachute mais périt noyé. Cependant, le *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Dargel, fut porté disparu à la suite d'un combat contre un autre P-39 à 350 km au sud-ouest de Lorient.

Les six premiers mois d'activité du Ju 88C-6 dans le golfe de Gascogne furent indéniablement un succès. Cependant, même si le nombre de victoires fut supérieur à celui des pertes à l'ennemi, la disparition de deux commandants de groupe et de deux commandants d'escadrille très expérimentés fut un coup dur pour le V./KG 40. Fin 1942, la guerre

Le Ju 88C de l'*Unteroffizier* Heinz Hommel de la 13./KG 40 à Lorient en décembre 1942. L'armement défensif du Ju 88C-6 différait sensiblement d'une série à l'autre. (Photo Hommel)



sous-marine était devenue un enjeu majeur tant pour les Alliés que pour l'Allemagne et l'année 1943 devait être marquée par une escalade sans précédent.

Janvier 1943 : sérieux revers

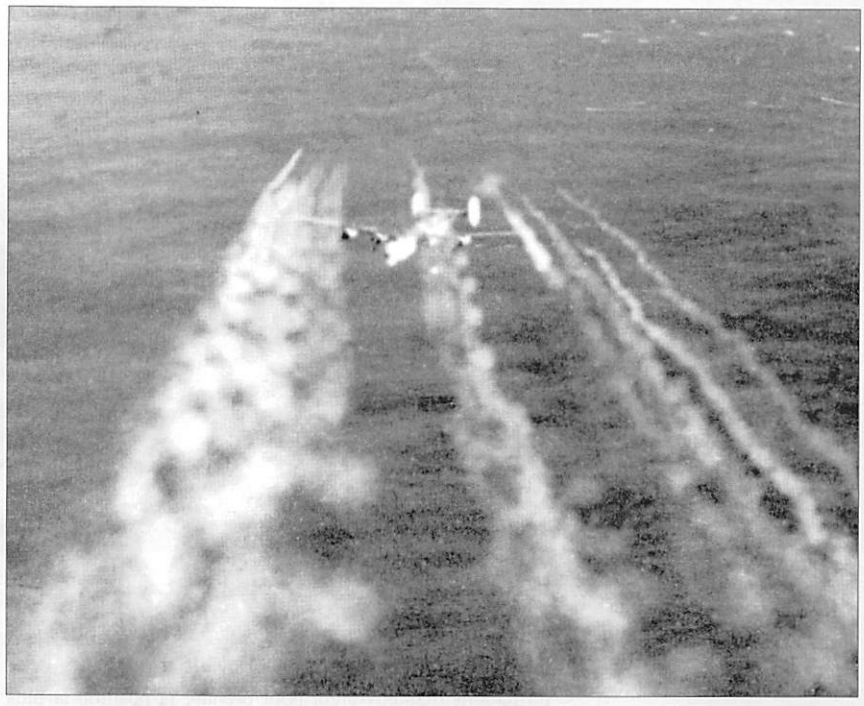
Le premier sérieux combat de l'année pour le V./KG 40 se déroula le 29 janvier quand quatre Beaufighter du N° 248 *Squadron* commandés par le *Flight Lieutenant* Aubrey Innis abattirent deux Ju 88C (F8+IU, WNr. 360073, équipage de l'*Oberfeldwebel* Johannes Kriedel et F8+HZ, WNr. 360072, équipage de l'*Unteroffizier* Paul Paschoff, tous portés disparus) sans perte de leur côté.

« *Les Beaufighter du N° 248 Sqn codés WR-B, WR-L, WR-D et WR-K, pilotés par les Flt Lt Innis, Sgt McLeod, Fg Off Payne et Sgt Catrane aperçurent, alors qu'ils volaient à 15 mètres, deux Ju 88 à deux miles derrière eux, également au niveau de la mer. La formation changea aussitôt de cap, WR-D et WR-K attaquant un avion ennemi et WR-B et WR-L l'autre. Dans le premier cas, WR-D attaqua le premier et le moteur droit de l'avion ennemi prit feu; WR-K effectua alors deux passes, WR-D réalisant la dernière passe alors que l'avion ennemi était en grande difficulté sur un seul moteur à la hauteur des vagues. Le moteur gauche s'enflamma et l'avion ennemi plongea dans la mer en flammes. Pendant ce temps, WR-B et WR-L attaquaient le second avion ennemi. WR-B attaqua le premier et fut sérieusement atteint par le tir des mitrailleurs. WR-L attaqua à son tour, mettant plusieurs coups au but et une épaisse fumée blanche se dégagea du moteur gauche. WR-B effectua la passe finale et le moteur droit de l'avion ennemi prit feu et l'avion ennemi enveloppé par les flammes fut aperçu en train de percuter la mer et sembla se désintégrer en multiples flammèches.* »

Le lendemain, un autre combat encore plus spectaculaire mit à nouveau aux prises le N° 248 *Squadron* et le V./KG 40, mais cette fois les Beaufighter se trouvaient en infériorité numérique :

« *Le F/S Duncan à bord du WR-F signala quatre Ju 88 à cinq kilomètres de distance à 11h31 le 30 janvier 1943 dans le golfe de Gascogne. Le WR-F suivi par les WR-M et WR-G se placèrent à 300 mètres derrière le plus proche des avions ennemis et WR-F ouvrit le feu; des coups au but furent notés sur le moteur gauche de l'avion ennemi qui prit feu. Le mitrailleur arrière ouvrit le feu mais sans mettre de coups au but. WR-F dégagea alors sur la droite et quelques secondes plus tard, l'avion ennemi s'écrasa dans la mer et se désintégra. WR-F commença alors à monter et un autre avion non identifié fut aperçu en train d'en poursuivre un autre qui était en feu; tout à coup le poursuivi explosa et les deux machines tombèrent à l'eau, l'identité des deux appareils étant inconnue. Pendant cet engagement, un Beaufighter fut aperçu en train de tourner en rond dans les parages. WR-F continua à monter jusqu'à 1 500 mètres quand l'avion qui suivait fut identifié comme étant un Ju 88. L'avion ennemi ouvrit le feu à une distance de 800 mètres mais sans causer de dommages. WR-F entra alors dans un nuage et l'avion ennemi fut perdu de vue. WR-M et WR-G ne sont pas rentrés.* »

Les trois Beaufighter s'étaient frottés à quatre Ju 88C-6 de la 14./KG 40 commandés par son *Staffelkapitän*, le *Hauptmann* Hans-William Reicke (F8+HY, WNr. 360012). La bagarre coûta la vie à l'*Oberfelwebel* Heuer et à son équipage (F8+KY, WNr. 360098), mais la suite de l'engagement resta plutôt confuse. Les deux équipages allemands survivants rapportèrent que l'avion de leur *Staka* était entré en collision avec un Beaufighter, corroborant le compte rendu du *Flight Sergeant* Duncan. Le Beaufighter qui tournait en rond, comme le signala Duncan, fut abattu par l'*Unteroffizier* Heicke. Malgré ce doublé, la perte d'un nouveau cadre, en particulier le chevronné et populaire Reicke, fut un nouveau coup dur pour le V./KG 40.



Un Liberator GR V sous le feu d'un Ju 88C. Il s'agit peut-être du FL947 du N° 224 *Squadron* abattu par le *Feldwebel* Vincenz Gießübel de la 14./KG 40 le 13 mai 1943. (Photo Hommel)

Février 1943 : de nouveaux revers

Comme si la menace des Beaufighter n'était pas suffisante, La Luftwaffe s'apprêtait sans le savoir à affronter un adversaire encore plus redoutable : le de Havilland Mosquito. Fin décembre 1942, le N° 264 *Squadron* fut détaché en Cornouailles pour exécuter des missions « Instep » (opérations dans les approches occidentales et dans le golfe de Gascogne contre les chasseurs allemands menaçant les appareils du *Coastal Command*) et « Ranger » (sorties en masse pour attirer la Luftwaffe). Cependant, en raison du faible nombre d'avions disponibles, les missions se limitèrent surtout aux « Instep ». Le ralentissement de l'activité aérienne dû aux mauvaises conditions météo retarda l'inévitable rencontre entre Mosquito et Ju 88C.

Pour lutter contre le « *Beaufighter-Trauma* », ordre est donné au V./KG 40 de ne plus sortir avec moins de quatre appareils.

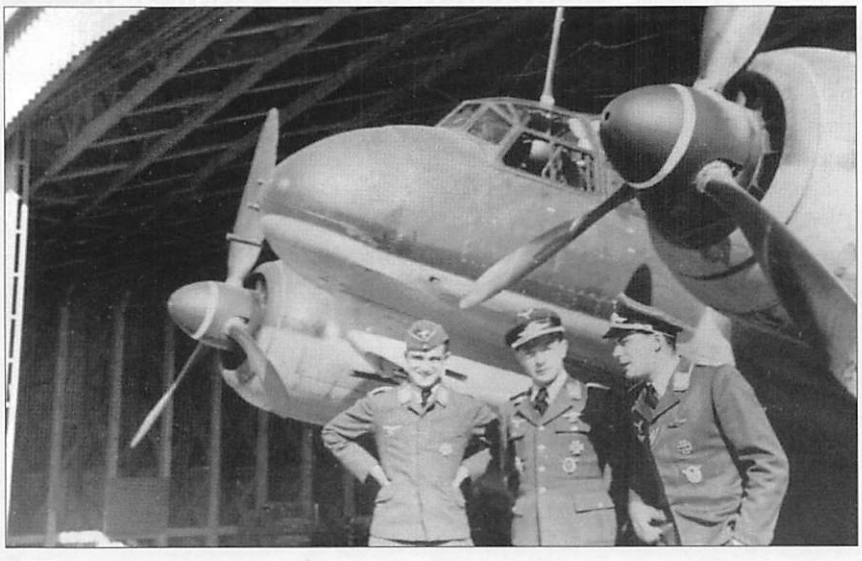
Février fut donc relativement calme, même si le mois fut émaillé de plusieurs combats. Le 5, l'*Oberleutnant* Hermann Horstmann de la 13. *Staffel* descendit un nouveau P-39 en vol de convoyage. Horstmann, qui n'était au groupe que depuis quinze jours, ne possédait aucune expérience en tant que pilote de chasse, ayant réalisé la majorité de ses heures de vol dans des unités de reconnaissance. L'engagement suivant se déroula le 9. Pour lutter contre ce que les équipages appelaient désormais le *Beaufighter-Trauma*, le V./KG 40 reçut l'ordre de ne plus effectuer de sortie avec moins de quatre appareils (effectif d'un *Schwarm*). Peu avant 15 heures, un *Schwarm* de

Décollage de Lorient d'un *Schwarm* de la 14./KG 40, le 19 septembre 1943. Au fond, le F8+MY. (Photo Gmelin)

la 15./KG 40 repéra trois Beaufighter du N° 248 *Squadron* menés par le *Squadron Leader* David Cartridge. Les deux formations manœuvrèrent pour prendre la position la plus favorable puis entèrent en contact. Le combat tournoyant sombra dans la confusion la plus totale. Le *Leutnant* Dieter Meister revendiqua deux Beaufighter et les Britanniques trois. En fait, si la RAF ne déplora aucune perte, seulement deux Ju 88C (F8+BZ WNr. 360068, *Oberleutnant* Franz Isslinger et F8+FZ WNr. 360069, *Oberfeldwebel* Heinrich Dettmer) furent abattus. Comme d'habitude, il n'y eut aucun survivant.

L'état-major conseille de n'engager les Beaufighter qu'à deux contre un et de n'engager les Mosquito sous aucun prétexte !

Ce nouveau revers causa un vif embarras au sein de l'état-major du *Fl.Fü.Atlantik*. Le V./KG 40 avait été formé pour protéger les *U-Boote* en interceptant les chasseurs de sous-marins de la RAF et non pour engager des combats tournoyants avec des avions de chasse ennemis. Les équipages reçurent l'ordre d'éviter les Beaufighter sauf s'ils étaient au moins en nombre égal et de fuir en toutes circonstances les Mosquito, bien qu'aucun n'ait été encore rencontré. Malgré tout, même lorsqu'ils avaient bénéficié de la supériorité numérique, les Allemands avaient subi de lourdes pertes. L'état-major estimait que les Beaufighter ne pouvaient être engagés avec quelque chance de succès que si les Ju 88C possédaient un avantage numérique de deux contre un – et encore leur était-il recommandé d'attaquer par l'arrière. Cependant, comme le Beaufighter était plus rapide, il était difficile aux pilotes allemands de conduire leur attaque autrement que par le travers, sinon frontalement, et de toute façon il leur était presque impossible d'effectuer une passe furtive et hors d'atteinte de l'armement dévastateur du bimoteur anglais.



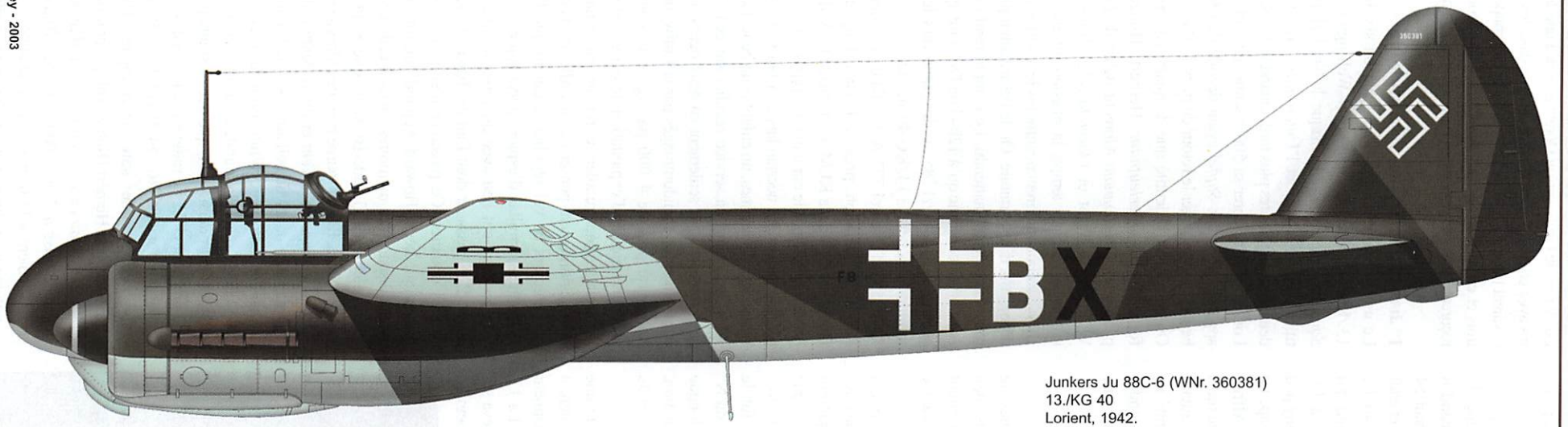
Posant devant l'un des nouveaux R2, de gauche à droite : *Oberleutnant* Schröder, *Oberleutnant* Horstmann et *Leutnant* Meister. La 13./KG 40 peignait une fine bande blanche autour des casseroles de ses appareils. (Photo Gmelin)

Mars 1943 : hémorragie de cadres

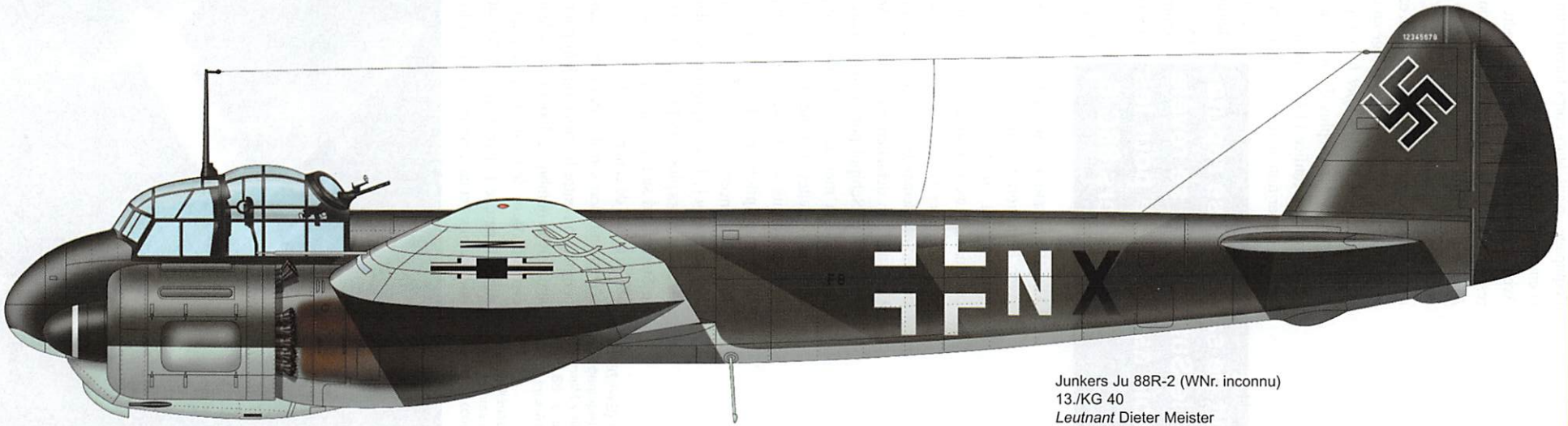
Il fallut attendre le 10 mars pour que le V./KG 40 remportât une nouvelle victoire : un Whitley du 10 OTU abattu par le *Lieutenant* Meister. Cependant, la grande nouveauté du mois fut l'apparition du Mosquito et ses premiers succès dans les missions « Instep ». En effet, le 22, une patrouille du N° 264 *Squadron* abattit deux Ju 88C de la 14. *Staffel*. Mais, pour l'heure, le sort se montrait plutôt favorable aux *Zerstörer*. Le lendemain, le premier Fortress de la RAF (N° 59 *Squadron*) tomba sous les balles de l'*Oberleutnant* Hermann Horstmann, tandis qu'une heure plus tard un Liberator du N° 511 *Squadron* (*Ferry Command*) subit le même sort de la part du *Leutnant* Ulrich Hanshen (15./KG 40). Cet appareil transportait le commandant de l'Air à Gibraltar, l'*Air-Vice Marshal* R. Whitham – il n'y eut aucun survivant parmi les 19 membres d'équipage et passagers. Pendant le combat le *Leutnant* Friedrich Apel fit une fausse manœuvre et percuta la mer.

Le 24 mars, Horstmann revendiqua sa troisième victoire, un Halifax du N° 58 *Squadron*. Cependant, les mitrailleurs britanniques tuèrent deux membres de l'équipage du *Gefreiter* Florian Stabentheiner qui fut contraint de se poser en catastrophe sur la base espagnole de La Albericia. Le *Staka* de la 13. *Staffel*, le *Hauptmann* Georg Esch, percuta la mer pour une raison mal élucidée au nord de la côte espagnole. Malgré des efforts désespérés pour récupérer

© P-A. Tilley - 2003



Junkers Ju 88C-6 (WNr. 360381)
13./KG 40
Lorient, 1942.



Junkers Ju 88R-2 (WNr. inconnu)
13./KG 40
Leutnant Dieter Meister
Lorient, 1942.

l'équipage vivant, leurs corps furent retrouvés sur une plage et enterrés à La Corogne.

Avec la disparition d'un nouveau cadre expérimenté, il ne restait plus qu'un seul pilote chevronné au groupe, le *Hauptmann* Hans Morr, *Staka* de la 15. *Staffel*. Quand il était arrivé au groupe à l'âge de 32 ans, Morr comptait 54 missions de guerre effectuées avec les I. et III./KG 40 et était le seul titulaire de la *Frontflugspange* en or du V./KG 40. Le commandement la 13. *Staffel* fut remis à Horstmann qui n'était pas là depuis plus de deux mois. Comme la 14. *Staffel* avait été confiée à l'*Oberleutnant* Kurt Necesany peu après la disparition de Reicke, le 30 janvier, et le groupe au *Hauptmann* Alfred Hemm au début du mois de mars, aucun commandant d'unité ne possédait la moindre expérience en tant que pilote de chasse.

En dépit de sa flatteuse réputation, le Sunderland se révéle une proie assez facile pour les Junkers 88C-6.

Mai 1943 : sérieuse agitation dans le golfe

Avec l'amélioration des conditions météorologiques, le mois d'avril fut bien rempli mais les combats peu concluants : une victoire et aucune perte. Les choses furent très différentes le mois suivant et le manque d'expérience des pilotes allemands commença à se faire sentir.

Le 7 mai, un détachement de la 13. *Staffel* fut envoyé à Amsterdam-Schipol pour entreprendre des missions au-dessus de la mer du Nord. Les équipages attaquèrent quelques vedettes et chalutiers et s'aventurèrent même une fois à proximité de Lowestoft. Ils revinrent à Lorient le 28.

Le premier pilote à s'illustrer au mois de mai fut le *Feldwebel* Vincenz Gießübel qui abattit un Liberator du N° 224 *Squadron* le 13 et le premier Sunderland d'une longue liste deux jours plus tard. En dépit de sa flatteuse réputation, le Sunderland se révéla une proie assez facile pour les Ju 88C-6 armés de canons de 20 mm.

L'augmentation sensible des sorties lança sans doute une compétition entre les trois *Staffeln* pour être la première à atteindre le nombre de 500 missions de guerre. Cet honneur échut au *Staka* de la 14., Kurt Necesany, le 21 mai. La 13. suivit de peu, le 1er juin. Pour le V./KG 40, mai s'acheva sur huit victoires et cinq pertes, dont trois du fait de l'ennemi.

Le Sunderland (EW578) du N° 461 *Squadron* (équipage du *Flying Officer* Dudley Marrows) abattu par six Ju 88 de la 14./KG 40 le 16 septembre 1943. L'équipage sera recueilli le lendemain sain et sauf. (Photo Hommel)

Le 29 mai, le *Großadmiral* Dönitz annonça une série de mesures avec effet au 3 juin. À partir de cette date, les submersibles devaient traverser le golfe de Gascogne en groupes de deux ou trois et en surface. Spécialement armés de canons de *flak*, ils reçurent l'ordre de riposter en cas d'attaque aérienne.

1er Juin 1943 : l'affaire Leslie Howard

Le mois commença très fort. Cinq ou six Ju 88C de la 13./KG 40 interceptèrent trois Wellington du N° 420 *Squadron* en route pour l'Afrique du Nord. Horstmann abattit le premier à 8h05 et l'*Unteroffizier* Heinz Hommel un deuxième 23 minutes plus tard. Quand la 13./KG 40 rentra à Lorient pour célébrer sa 500ème sortie, elle fut relevée par 8 appareils de la 14. *Staffel* ayant décollé de Mérignac à 10 heures pour protéger le retour de deux *U-Boote*.

On ne connaît l'identité que de quatre équipages de cette formation : *Oberleutnant* Herbert Hintze (chef de patrouille), *Oberleutnant* Albrecht Bellstedt, *Leutnant* Max Wittmer-Eigenbrot et *Oberfeldwebel* Hans Rakow. En raison du mauvais temps, la mission fut annulée mais les chasseurs poursuivirent néanmoins leur sortie à la recherche d'objectifs d'opportunité. Or, le hasard allait placer sur leur route un objectif inattendu. Le compte rendu dressé par la *Luftflotte* 3 confirme qu'à 12h45 un DC-3 fut aperçu dans le secteur PLQ 24W/1785 se dirigeant vers le nord. Cinq minutes plus tard, la 14./KG 40 attaqua.

À 7h35 GMT, le vol 777-A décolla de Lisbonne à destination de Whitchurch, près de Bristol. L'appareil était un Douglas DC-3 de la KLM immatriculé G-AGBB et baptisé « Ibis », piloté par le capitaine Q. Tepas. Les trois membres d'équipage étaient néerlandais et à bord se trouvaient huit hommes, trois femmes, un enfant et un bébé. Les DC-3 de la KLM assuraient un service régulier sur cette route depuis septembre 1940 et seulement en deux occasions ils avaient été interceptés et endommagés par la Luftwaffe. Ils avaient transporté plus de 4 000 passagers au cours des deux premières années d'exploitation de la ligne et en juin 1943 ils assuraient quatre allers et retours par semaine. On peut donc légitimement penser que les Allemands connaissaient parfaitement ce vol régulier, d'autant que l'aéroport de Lisbonne fourmillait d'espions à leur solde.

Le décollage eut lieu avec quelques minutes de retard à cause d'un passager dont l'un des bagages avait été retenu par les douanes. Ce passager n'était autre que l'acteur britannique Leslie Howard. Aujourd'hui, son nom a plus ou moins disparu des mémoires, mais à cette époque, il était aussi célèbre en Grande-Bretagne que Sean Connery ou Roger Moore. Il avait tourné dans des films à succès comme *Autant en Emporte le Vent* et dirigé *Spitfire* dans lequel il incarnait Reginald Mitchell aux côtés de David Niven.

La liaison radio avec Whitchurch fut maintenue jusqu'à 10h54 GMT quand la tour de contrôle reçut le message que le DC-3 était poursuivi et, quelques instants plus tard, qu'il était pris pour cible. Le radio eut le temps de donner sa position approximative, 46° 54 N et 09° 37 W, avant que la communication ne soit interrompue définitivement. L'*Oberleutnant* Herbert Hintze explique pourquoi :

« *Le DC-3 volait en sens contraire. J'ai d'abord repéré une silhouette grise à 2 ou 3 000 mètres de distance. Bellstedt cria :* "Indiens à 11 heures, attaque, attaque !" *Les marques de nationalité n'étaient pas visibles, mais la silhouette géné-*

Décollage depuis Lorient d'un *Schwarm* de la 14./KG 40, le 19 septembre 1943.
À partir du mois d'août, les Ju 88C-6 neufs furent livrés dans la livrée standard des chasseurs de nuit, probablement pour des raisons d'optimisation des chaînes de fabrication.
Au premier plan, le F8+RY souvent piloté par l'*Oberleutnant* Kurt Necesany, *Staka* de la 14./KG 40.
(Photo Gmelin)

rale était celle d'un avion ennemi. Bellstedt et Wittmer, qui volaient au-dessus de nous comme guetteurs, attaquèrent par-dessus et nous autres avions l'intention d'attaquer par en dessous. Le temps que nous soyons en position de tir, Bellstedt avait déjà ouvert le feu et incendié le moteur gauche. Quand nous sommes arrivés plus près, j'ai vu que l'appareil était un DC-3 portant une immatriculation civile. J'ai aussitôt donné l'ordre de cesser le feu. J'ai aperçu ce que j'ai pris pour trois parachutes, mais comme ils étaient en feu ils ne se sont pas ouverts. L'appareil a effectué un virage à plat et a amerri, flottant quelques instants avant d'être englouti par la mer. On n'a vu aucun signe de survivants.

« À notre retour, nous avons été informés que nous avions abattu un avion civil avec des VIP à bord. Je me souviens très bien que nous étions en colère parce que personne ne nous avait jamais dit qu'il y avait un vol régulier entre Lisbonne et l'Angleterre. Si nous l'avions su, il nous aurait été facile d'escorter le DC-3 jusqu'à Bordeaux. Dans l'interrogatoire qui a suivi, on nous a dit que le DC-3 transportait un double de Winston Churchill, un général et plusieurs officiers supérieurs. Leur nom n'a pas été prononcé, pas plus que celui de Leslie Howard. À notre point de vue, il aurait été utile et certainement spectaculaire de capturer plusieurs officiers supérieurs ennemis. Mais comme nous ne savions rien, nous avons abattu le DC-3. »

La question reste encore entière aujourd'hui de savoir si la Luftwaffe a délibérément abattu ce DC-3 civil, d'autant que les Allemands connaissaient l'existence de cette ligne régulière. La présence de Winston Churchill à bord aurait pu justifier cet acte, mais il semble peu probable que les services de renseignements allemands aient pu se laisser abuser par des rumeurs sans fondement. Aucun passager ne présentait une importance vitale pour la conduite de la guerre : Tyrell Shervington était le directeur de la Shell Oil à Lisbonne, Wilfried Israel rassemblait des preuves sur l'existence des camps d'extermination, Alfred Chenhalls exerçait la profession d'expert-comptable dans l'industrie du film et K. Stonehouse était le directeur de l'agence Reuters à Washington. Il est exact que la 14./KG 40 patrouillait beaucoup plus à l'ouest qu'à l'ordinaire, mais aucun élément ne permet d'affirmer qu'elle a ouvert le feu sur ordre. Au contraire, les documents allemands démontrent qu'elle exécutait une mission ordinaire au profit des sous-marins et que la rencontre avec le DC-3 était purement fortuite. Quoi qu'il en soit, la disparition de Leslie Howard fut durement ressentie au Royaume Uni.

Juin 1943 : deuxième victoire « Instep »

Le 3 juin se révéla coûteux pour la RAF en termes d'aviateurs expérimentés. Ce jour-là, un Hudson du N° 117 *Squadron* fut descendu par le *Leutnant* Heinz Olbrecht de la 14./KG 40. La perte du Hudson n'aurait pas été en soi très importante – sauf pour son équipage – si l'appareil n'avait pas transporté quelques grosses pointures de la RAF : un *Group Captain*, un *Wing Commander* et un *Squadron Leader* dont l'expérience au combat remontait à la bataille d'Angleterre.

Le 11 juin vit le second engagement victorieux des Mosquito lors d'une mission « Instep », le *Flight Lieutenant* Joe Singleton du N° 264 *Squadron* abattant le Ju 88C (F8+HZ, WNr. 360288) du *Feldwebel* Fritz Hiebsch de la 15./KG 40. Le film tiré de sa ciné-mitrailleuse a fait le tour du monde, l'assaillant et la victime étant fréquemment identifiés de manière incorrecte.

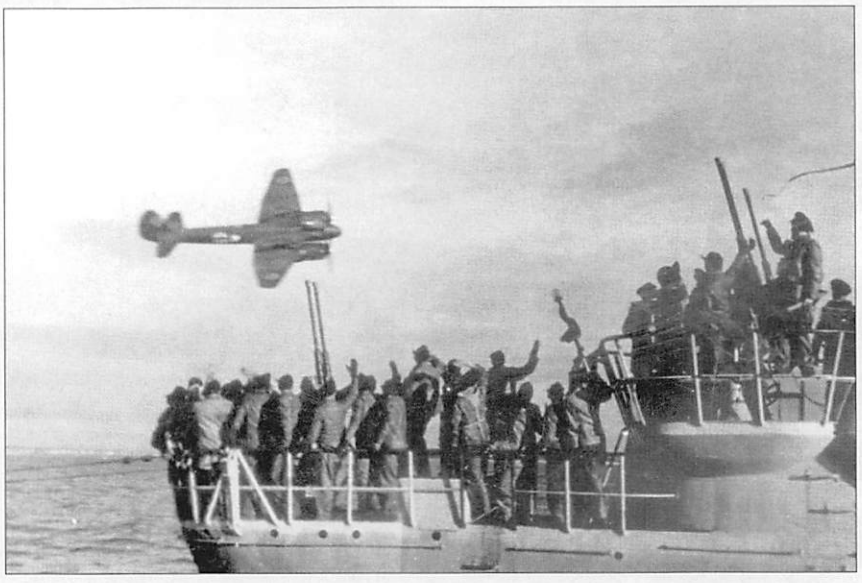
« J'ai vu que l'appareil était un DC-3 portant une immatriculation civile. J'ai aussitôt donné l'ordre de cesser le feu. »

Deux autres Ju 88C furent victimes des Mosquito du N° 151 *Squadron* les 19 et 20 juin. Dans le premier cas, l'équipage du *Leutnant* Willi Gutermann fut recueilli par un bateau de pêche espagnol et rapatrié en Allemagne.

Juillet 1943 : bonne pêche pour les Alliés

Après une fin de mois de juin plutôt calme, les affaires reprirent dans le golfe dès le 1er juillet. Au terme d'un combat sans vainqueur contre un Liberator de la RAF, l'*Oberleutnant* Hermann Horstmann fut contraint de se poser en Espagne à la suite d'ennuis mécaniques. L'appareil fut confisqué mais l'équipage libéré.

Le 8 juillet, une longue bataille contre un Liberator du N° 53 *Squadron* offrit au *Hauptmann* Horst Grahl sa première victoire homologuée (en fait, le Liberator endommagé regagna sa base). Grahl, qui prendra par la suite le commandement du V./KG 40, est un personnage quelque peu énigmatique dont il est fait ici pour la première fois mention



Un Ju 88C survole le U-515 qui rentre de croisière. La photo a été prise en novembre 1943, à une époque ou le V./KG 40 était devenu I./ZG 1. Néanmoins, elle restitue bien l'ambiance qui devait régner à bord d'un submersible quand celui-ci rentrait au port sous l'ombrelle protectrice des Ju 88 après de nombreux jours passés à écumer les mers. (Photo Gmelin)

du nom. Ancien pilote de *Stuka*, il fut transféré au IV./KG 40 en mars 1943 avant d'arriver au cinquième groupe à une date inconnue, probablement comme *Gruppen Ia*.

L'unique perte à l'ennemi du groupe pour le mois de juillet survint le 12, lorsque le Ju 88C (F8+NZ WNr. 360078) de l'*Unteroffizier* Georg Frassek de la 15./KG 40 fut abattu par les mitrailleurs d'un Whitley du 10 OTU. Pour l'anecdote, le Whitley fut descendu par l'*Oberleutnant* Hans Schuster, mais la chute de l'équipage de Frassek devait avoir de plus lourdes répercussions. En effet, Frassek et son équipage furent recueillis par la Royal Navy. Ils étaient les premiers aviateurs de cette jusque là mystérieuse unité de la Luftwaffe à tomber entre les mains des Britanniques. Il fallut quelque temps aux services de renseignements d'assembler le vaste puzzle que constitua l'interrogatoire des trois aviateurs allemands, mais il en résulta un tableau clair et très précis de l'histoire, des effectifs, des tactiques, des activités, des succès et des pertes, ainsi que des personnalités de cette unité. Le fait que le groupe, nominalement basé à Bordeaux, utilisât de manière régulière le terrain de Lorient (et dans une moindre mesure celui de Cognac) déclencha un raid aérien sur Kerlin-Bastard en septembre 1943 afin d'y détruire les infrastructures et empêcher la Luftwaffe de s'en servir comme base avancée. Cet incident n'affecta cependant pas les activités courantes du groupe qui enregistra neuf victoires confirmées, dont trois le 18.

La capture d'un équipage fournit aux Alliés le *curriculum vitae* détaillé du V./KG 40.

1er août 1943 : les difficiles débuts de l'US Navy

En août, le golfe de Gascogne s'enflamma et ce mois fut le plus sanglant que le V./KG 40 ait eu à connaître jusqu'alors. L'arrivée dans le ciel du golfe d'un nouvel adversaire n'y fut évidemment pas étranger.

Les Américains avaient fait connaissance avec le golfe de Gascogne de manière timide en novembre 1942. Les 1st et 2nd *Anti-Submarine Squadrons* basés à St-Eval en Cornouailles s'étaient montrés plutôt discrets. En mars 1943, ils avaient été transférés au Maroc au grand dam de la RAF qui pressait l'USAAF d'envoyer de nouveaux patrouilleurs maritimes en Angleterre maintenant que les *U-Boote* disposaient du radar de veille Metox.

Fin juin, les premiers éléments du 479th ASG arrivèrent à St-Eval et, un mois plus tard, l'US Navy détacha la VP-63 volant sur PBY-5 Catalina à Pembroke Dock, en Galles du Sud. Ces appareils étaient équipés du nouveau détecteur d'anomalie magnétique (MAD – ce qui valut le surnom de « The Madcats » à la VP-63).

Le *Lieutenant* Bill Tanner avait effectué sa première mission de guerre le 7 décembre 1941. Volant ce jour-là sur un PBY de la VP-14, il avait repéré un sous-marin de poche à l'entrée de la rade de Pearl Harbor avant l'attaque aérienne, ce qui lui avait valu l'attribution immédiate de la DFC. Si ce jour fut pour lui mémorable, celui du 1er août 1943 n'allait pas l'être moins.

« *Nous opérions depuis Pembroke Dock depuis une semaine ou presque quand je suis parti pour ma deuxième ou troisième patrouille dans le golfe de Gascogne. L'appareil que je pilotais, 63-P-10, avait été baptisé "Aunt Minnie"* [du prénom de la tante du pilote habituel de l'appareil - NDA] *et nous revenions vers la base lorsqu'à environ 350 nautiques de Lands End, le mitrailleur arrière repéra une formation de plusieurs Ju 88 qui se rapprochaient rapidement en provenance du sud-est.*

« *Notre seul moyen de défense contre des chasseurs était la fuite – si possible. Malheureusement, la couverture nuageuse était éparse et l'attaque se déroula très vite. Les assaillants se présentèrent chacun leur tour de chaque côté et j'esquivai par des virages brutaux, aussi près de l'eau que possible, dans la direction du plus proche assaillant afin que l'écart entre nous soit plus vite comblé et qu'il dispose ainsi de moins de temps pour tirer. Lors de la deuxième ou troisième attaque, pendant un virage brusque sur la droite, nous avons reçu une volée de projectiles qui a tué le mitrailleur de sabord Rittel juste devant moi et le radio Scott, juste derrière moi, et m'a blessé au bras et au côté gauches. Cette attaque a aussi endommagé l'appareil. Nous avons perdu tout contrôle des ailerons et du gouvernail et un moteur a pris feu. Par chance, mes manœuvres nous avaient entraînés à une soixantaine de mètres au-dessus de la mer et droit sur une mer déchaînée avec des vents violents (30 à 40 nœuds). J'ai pu tirer sur la profondeur qui réagissait encore et nous avons amerri en douceur.*

« *Le copilote, Bob Bedell, qui n'avait pas été blessé, et moi avons pu sortir par le fenêtre du pilote. Patterson évacua par un sabord mais se fit une sale entaille au front. Un radeau pneumatique pour sept hommes fut lancé et atterrit dans l'eau* [sic] *devant Patterson. Bedell gonfla le radeau et nous aida, Patterson et moi, à grimper dedans. L'avion, entièrement la proie des flammes, dériva et coula en quelques minutes. Il n'y avait aucun signe d'autres survivants.* »

Les trois hommes furent récupérés le lendemain par une frégate britannique. Tanner et Patterson furent rapatriés aux États-Unis et Bedell sera tué en service commandé quelques mois plus tard.

La destruction du PBY fut partagée entre les *Leutnante* Knud Gmelin (13./KG 40), Friedrich Mäder et Lothar Wolff (15./K40), le coup de grâce ayant été donné lors d'une passe frontale, celle-là même qui tua les deux membres de l'équi-

Piège en ciel trouble

Compte rendu du* Flying Officer *Arthur Norman, pilote du Halifax DG396/QQ du N° 295* Squadron daté du 18 septembre 1943 *:

« La première attaque a été exécutée avant que nous puissions atteindre un nuage : un Ju 88 a attaqué par le travers gauche, un deuxième a été pris sous le feu de notre mitrailleur arrière par trois quarts arrière, tandis qu'un troisième se préparait à une passe par le travers droit. Nous nous sommes aussitôt lancés dans des manœuvres évasives "en tire-bouchon" tout en essayant de gagner les nuages.

« La riposte de la tourelle arrière a permis de faire rompre l'assaillant qui nous attaquait par derrière et le moteur gauche de l'avion ennemi a émis de la fumée.

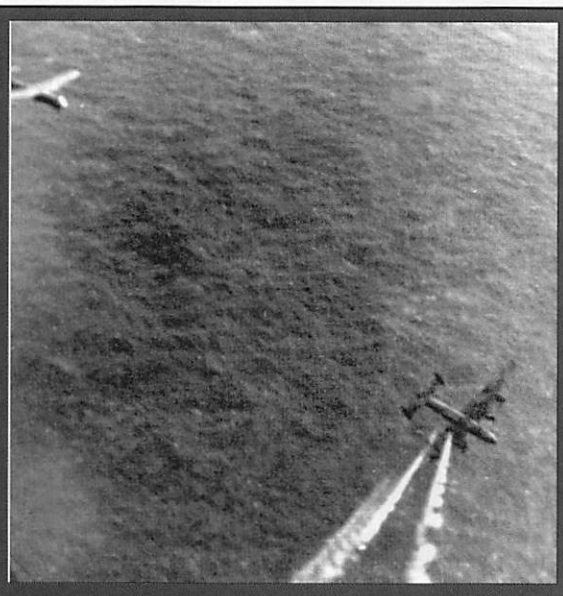
« L'ennemi sur notre travers gauche nous a ratés et j'ai essayé de faire face à l'attaque qui venait de notre droite. Des obus et des balles de cet appareil ont touché l'aile droite, le fuselage, le gouvernail et l'empennage. Le mitrailleur arrière a ouvert le feu sur cet appareil quand il est passé dessous et sur notre gauche.

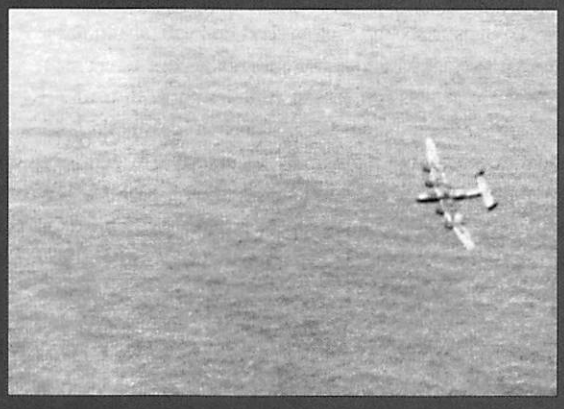
« En essayant de rester en virage serré dans les nuages, j'ai senti que les gouvernes avaient été endommagées car il m'était difficile de maintenir l'appareil en virage serré sur la gauche. Nous avons brièvement émergé des nuages à plusieurs reprises dans les deux ou trois minutes qui ont suivi et le mitrailleur arrière nous a signalé des rafales tirées de loin tandis que plusieurs avions ennemis s'agitaient à environ 300 mètres au-dessus et légèrement en arrière du Halifax.

« Au sortir d'un nuage un avion ennemi nous a survolé mais apparemment sans nous voir et nous nous sommes dirigés vers d'autres nuages un peu plus loin vers le sud-est. Enfin, nous avons pénétré dans une épaisse couche nuageuse et avons aperçu pour la dernière fois les trois avions ennemis en train de tourner en rond à environ deux kilomètres derrière nous. Nous avons mis à nouveau le cap sur le cap Roca et le mécanicien de bord a fait une estimation des dégâts.

« La température et la pression d'huile du moteur extérieur droit étaient tombées à zéro. Les réservoirs extérieurs n° 5 et 6 fuyaient, la compensation du gouvernail était hors d'usage et le gouvernail, le demi-empennage et l'aileron droits étaient endommagés. Les dégâts à l'aile droite, au fuselage et à la tourelle supérieure étaient superficiels pour autant que nous puissions en être certains. Cependant, je ne pouvais que maintenir l'avion en ligne droite en braquant à fond le gouvernail et l'aileron gauches; la situation s'est améliorée en réduisant la vitesse et en pompant l'essence des réservoirs droits qui fuyaient. Également, nous avons transféré tout le poids sur le côté gauche et l'appareil est devenu plus facile à piloter... »

Le Halifax parvint à se poser à Rabat-Salé. Pour leur exploit, le pilote, le* Flying Officer *Arthur Norman, reçut la DFC et le mitrailleur, le* Sergeant *John Grant, la DFM.





La fin du Horsa HS102, « abattu » le 18 septembre 1943 par l'*Oberleutnant* Dieter Meister. De façon surprenante, le Halifax qui le remorquait a réussi à échapper aux trois autres Ju 88 et à gagner la base de Rabat-Salé. Cet exploit est d'autant plus remarquable que l'armement défensif du Halifax avait été réduit à sa seule tourelle arrière. L'équipage du Horsa sera recueilli sain et sauf. (Photos Gmelin)

page et blessa Bill Tanner. Le Ju 88 de Gmelin fut cependant atteint et forcé d'amerrir en vue des côtes françaises. L'équipage fut recueilli sain et sauf par un Breguet Bizerte de la 1. *Seenotstaffel*.

Août 1943 : dernières missions de l'USAAF

Quelques jours plus tard, le 8 pour être précis, ce fut au tour du 479th ASG de se retrouver sous les canons du V./KG 40. Le B-24D du 4th *Squadron*, piloté par le *Captain* Rueben Thomas Jr, fit l'objet de pas moins de 27 passes avant de plonger dans la mer, entraînant son équipage de neuf hommes dans la mort. Le crédit de la victoire fut donné au *Hauptmann* Horst Grahl.

Le B-24D fit l'objet de vingt-sept passes avant de plonger dans la mer, entraînant son équipage de neuf hommes dans la mort.

Le 18 août, deux B-24D du même groupe subirent une double attaque, un appareil put rentrer sur trois moteurs, mais le second finit au fond de l'eau, abattu par le *Hauptmann* Hans Morr; six hommes d'équipage furent récupérés cinq jours plus tard, les quatre autres portés disparus.

Le 479th ASG poursuivit ses missions au-dessus du golfe pendant encore trois mois, mais les autorités avaient déjà décidé de confier la lutte anti-sous-marine à l'US Navy et l'activité du groupe déclina de façon progressive. Il perdit un dernier B-24D, victime du *Leutnant* Lothar Wolff (13./KG 40), le 8 septembre. Le 479th ASG fut définitivement relevé de ses fonctions le 31 octobre. La lutte contre les *U-Boote* relevait désormais exclusivement du RAF *Coastal Command* et de l'US Navy, cette dernière ayant adjoint la VP-103 sur PB4Y-1 (dénomination USN du B-24 Liberator) à la VP-63 fin août.

Août 1943 : huit victoires sans perte en quatre jours

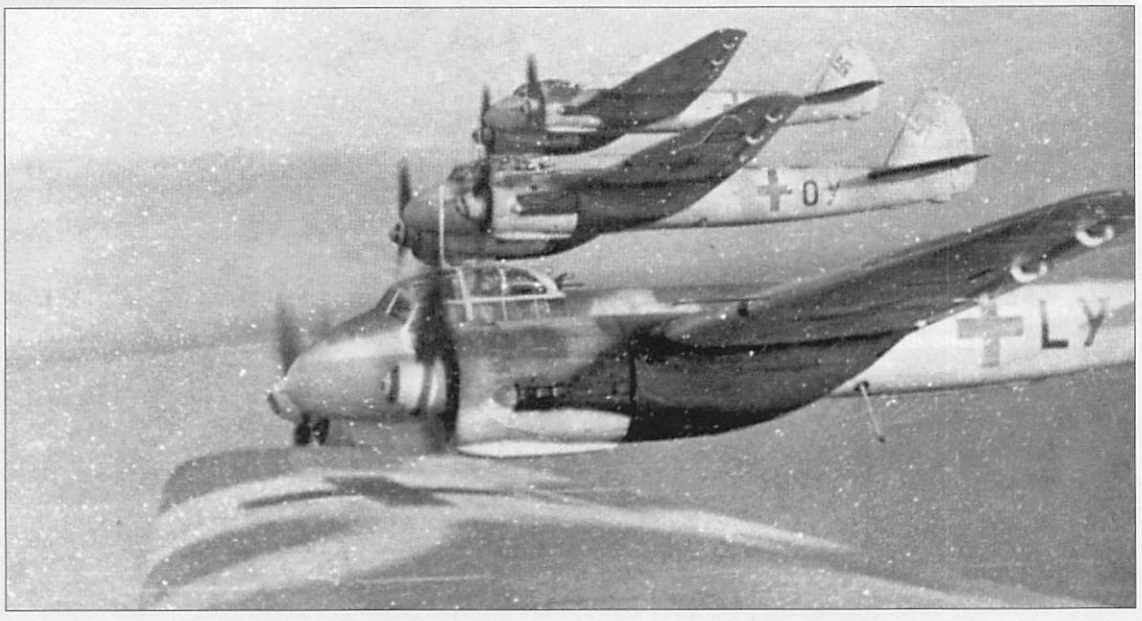
Ce mois marqua le grand tournant dans la bataille de l'Atlantique. Les nouvelles consignes de Dönitz se révélèrent inefficaces, voire catastrophiques. Après la disparition (toutes causes confondues) de 41 submersibles en mai et 17 en juin, le mois de juillet avait été marqué par la perte de 37 nouveaux *U-Boote*, contraignant la Kriegsmarine à garder ses précieuses unités à quai pendant la quasi totalité du mois d'août. Indéniablement, les Alliés avaient gagné la bataille de l'Atlantique et, même si la menace sous-marine devait perdurer jusqu'à la fin des hostilités, les meutes de sous-marins ne pourraient plus changer le cours des événements.

La RAF n'en poursuivit pas moins ses patrouilles dans le golfe et, le 11, un incident curieux se produisit. Le *Coastal Command* avait demandé les services d'un Mosquito du N° 192 *Squadron*, une unité spécialisée dans les contremesures électroniques. L'un de ces appareils, équipé du seul et unique récepteur Goldmark existant [1] et piloté par les *Flying Officer* Edward Salter et *Warrant Officer* Ronald Besant, décolla à destination du golfe à 16h35. Plusieurs heures après l'horaire estimé de retour, les autorités de la RAF portèrent l'équipage disparu mais elles étaient très inquiètes au sujet du récepteur, craignant qu'il ne soit tombé entre les mains des Allemands. En fait, malheureusement comme l'équipage, le récepteur gisait au fond de l'Atlantique. En effet, en cours de route, le Mosquito avait eu la malchance de tomber sur un groupe de Ju 88 et il avait été abattu par le *Leutnant* Gerhard Blankenberg de la 15./KG 40.

Un certain nombre de Sunderland eurent maille à partir avec les Ju 88 dans le courant du mois et la plupart parvinrent à rentrer, bien qu'endommagés à des degrés divers – mais pas tous. Le *Flight Lieutenant* Normann Gerrard du N° 10 *Squadron* avait eu la chance de survivre à un violent combat aérien le 8 août, mais trois jours plus tard sa bonne étoile l'abandonna. Il fut abattu aux commandes du même avion (DP177) et tous les membres de l'équipage furent portés disparus. Comme il n'existe aucune revendication du côté du V./KG 40, il est possible qu'il soit en fait tombé sous les balles du *Hauptmann* Bruno Stolle, le tout nouveau *Kommandeur* du III./JG 2.

Entre le 15 et le 18 août, le V./KG 40 revendiqua deux Sunderland, quatre Wellington, un Halifax et un B-24D sans la moindre perte. Après ces quatre journées de folie, le reste

[1] Probablement un moniteur TV couleur [NDLR].



Un groupe de Ju 88C-6 de la 14./KG 40 en septembre 1943. On note que le « Y », code tactique de la *Staffel*, était en fait un « X » à trois branches. (Collection de l'auteur)

© P-A. Tilley - 2003

Ju 88C-6 (WNr. inconnu)
13./KG 40
Lorient, septembre 1943.

Ju 88C-6
Oberleutnant Kurt Necesany
13./KG 40
Lorient, septembre 1943.

Un Ju88C-6 de la 13./KG 40 à Lorient, en septembre 1943. Au fond, un appareil portant l'ancien schéma de camouflage. (Photo Gmelin)

du mois retomba dans la routine, seules trois nouvelles victoires étant enregistrées.

Le 25 août, la 15./KG 40 fut conviée à une nouvelle sorte de mission. Sept Ju 88C décollèrent de Bordeaux peu après midi pour escorter douze Dornier Do 217E-5 du II./KG 100 armés chacun d'une bombe planante téléguidée Henschel Hs 293A destinée aux navires britanniques navigant au large des côtes espagnoles. L'attaque ne fut pas couronnée par un franc succès : seul un bâtiment fut gravement avarié et deux autres légèrement endommagés.

Néanmoins, le lendemain la 15./KG 40 revint à nouveau sur le secteur à la recherche de cibles potentielles. Ayant découvert six navires du *First Support Group*, l'escadrille repartit le 27 pour escorter quatorze Do 217. L'attaque fut plus fructueuse que la première fois. La chaloupe *Egret* connut le triste honneur d'être le premier bâtiment coulé par une bombe planante téléguidée. Le destroyer canadien *Athabascan* fut fortement endommagé.

Septembre 1943 : repli temporaire sur Bordeaux

Ce mois fut aussi agité que le précédent et, au cours de la première semaine, une série de combat contre des B-24 américains et des Liberator anglais se solda par la perte de cinq quadrimoteurs et 29 aviateurs alliés contre celle de deux Ju 88 et six aviateurs allemands.

Un vilolent raid américain sur Lorient contraint le V./KG 40 à opérer un repli temporaire sur Bordeaux-Mérignac.

Le 15 août, les Halifax du N° 295 *Squadron* commencèrent à convoyer des planeurs Horsa en Afrique du Nord en préparation des opérations à venir en Italie. Le 18 septembre à 7h40, le Halifax Mk. V DG396, piloté par le *Flying Officer* A.G. Norman, décolle avec en remorque un Horsa entre les mains du *Lieutenant* John Prout. Vers 12 heures, ils sont attaqués par une douzaine de Ju 88. Comme il était impossible à l'attelage de monter se réfugier dans les nuages, Prout décida de larguer l'élingue. La suite est racontée dans l'encadré de la page précédente. Les trois hommes à bord du Horsa furent recueillis sains et saufs.

Le reste du mois fut assez calme, même si le 21 la 13. *Staffel* perdit un appareil lors d'une mission « Instep » et la 14. revendiqua un Sunderland. Cependant, le 23 septembre les bombardiers américains effectuèrent un raid sur Lorient, y détruisant huit Ju 88C et en endommageant sept autres à des degrés divers, forçant le V./KG 40 à se replier temporairement sur Mérignac.

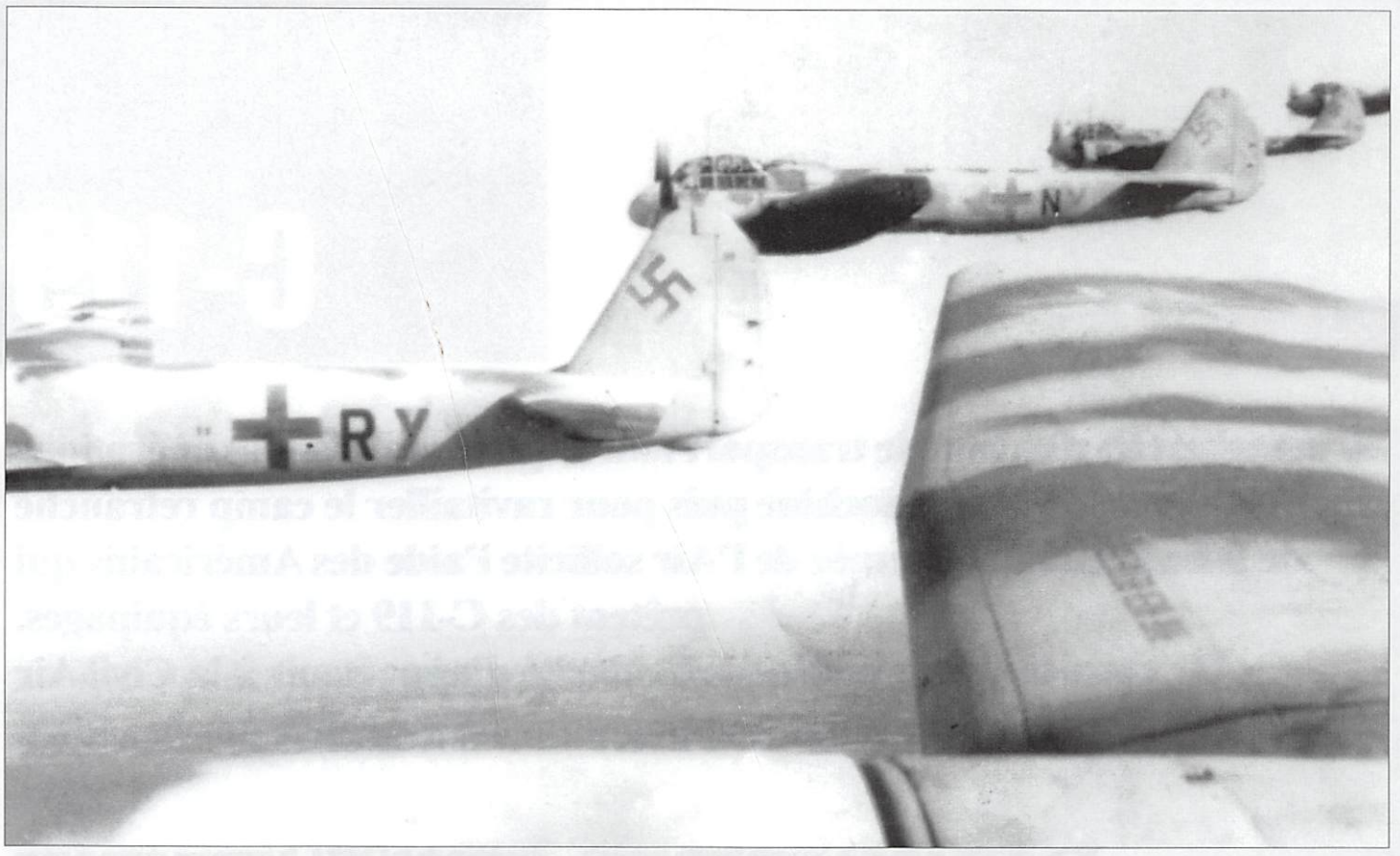
Un Mosquito et un Beaufighter furent crédités à l'*Oberfeldwebel* Kurt Gäbler (15./KG 40). Les Britanniques revendiquèrent sept victoires, mais en fait seulement deux Ju 88C furent perdus (équipages tués ou portés disparus).

Au cours de l'été, le V./KG 40 perçut les premiers Ju88C-6 peints en tons de gris. Ce changement ne passa pas inaperçu des Alliés qui pensèrent que ces appareils étaient réservés aux commandants de dispositifs ou à des contrôleurs tactiques. En fait, il s'agissait tout simplement d'une rationalisation de la production, tous les Ju 88C sortant avec le camouflage standard de la chasse de nuit qui n'avait pas semblé jurer avec le décor dans lequel évoluait le V./KG 40. La seule différence portait sur l'absence de radar et d'antennes extérieures – et encore, vers juillet arrivèrent des Ju 88C équipés du radar de recherche et de navigation FuG 220 Hohentwiel dont les antennes étaient montées sur la voilure.

Octobre 1943 : la fin d'une époque

Avec l'arrivée de l'automne, les missions s'espacèrent et les rencontres avec les avions alliés se firent plus rares. Seulement deux victoires furent revendiquées pendant tout le mois : un Liberator le 4 (*Oberleutnant* Kurt Necesany) et un Beaufighter le 7 (pilote inconnu). Cependant au cours d'un engagement confus le 7 octobre avec trois Liberators, un B-24D et des Beaufighter, les quatre quadrimoteurs furent endommagés et trois Ju 88 abattus, dont deux par les Liberator, selon le témoignages des équipages allemands.

Pendant une grande partie du mois, plusieurs détachements furent entretenus à Juvincourt et à Guyancourt pour lutter contre les bombardiers américains. Bien que les Ju 88C furent engagés à plusieurs reprises, y compris lors de la fameuse mission du 18 contre les usines de roulements à billes de Schweinfurt, ils ne participèrent à aucun combat. À la fin du mois, les détachements étaient de retour dans le golfe de Gascogne.



Vision d'angoisse pour les chasseurs de sous-marins alliés : un *Schwarm* de la 14./KG 40 prend sa zone de patrouille au-dessus des eaux du golfe de Gascogne. (Collection de l'auteur)

Toutefois, le 13 octobre se déroula un événement notable : le V./KG 40 fut transformé en I./ZG 1. Le groupe ne dépendait désormais plus d'une escadre de bombardement, mais d'une escadre de chasse lourde. Le commandement du nouveau groupe fut confié au *Hauptmann* Horst Grahl.

La suite dépasse le cadre de cette étude, limitée à la seule existence du V./KG 40. Le 11 avril 1944 marqua le début de la fin; ce jour-là pas moins de sept Ju 88 furent abattus en combat et quinze aviateurs tués. Le I./ZG 1 fut précipité sur le front de Normandie dès l'après-midi du 6 juin. Son engagement s'acheva sur un carnage : 17 appareils abattus entre le 6 et le 10 juin. Le I./ZG 1 fut dissous le 5 août 1944 et la majorité des pilotes versée au II.(*Sturm*)/JG 4.

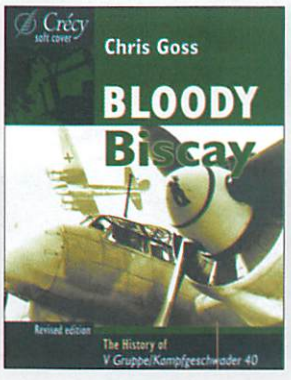
Kurt Necesany fut porté disparu en combat le 14 février, Hans Morr ne demeura que quatre jours *Kommandeur* du IV./JG 53, Dieter Meister fut tué en tant que *Kapitän* de la 10./JG 2 et Bellstedt, devenu *Staka* de la 9./JG 2, fut abattu et tué le 21 octobre 1944.

Conclusions

Il est indéniable que le V./KG 40 joua un rôle essentiel dans la bataille de l'Atlantique. Les 109 avions abattus au cours de ses deux années d'existence en sont la preuve. Pour contrer cette menace, les Alliés durent affecter des moyens dont ils avaient un pressant besoin ailleurs. Le V./KG 40 eut donc un impact direct et induit certain sur la bataille de l'Atlantique.

Le Ju 88C-6 se révéla un appareil parfaitement adapté à son rôle de « tueur » de chasseurs de sous-marins alliés, mais il n'était pas taillé pour lutter contre les Beaufighter et les Mosquito. Face aux chasseurs britanniques, il n'y avait que trois possibilités : fuir, essayer de combattre ou augmenter les effectifs des patrouilles. De toute manière, la planification des missions devait prendre en compte ces paramètres, en conséquence de quoi, l'efficacité des missions commença à décroître dès l'été 1943, époque à laquelle les Alliés avaient conquis la supériorité aérienne dans le golfe. En revanche, la décision d'engager les Ju 88C en plein jour, sans protection, sur le front de Normandie fut un acte criminel. Mais, à cette époque, la Luftwaffe avait-elle encore le choix ?

La rédaction tient à remercier Chris Goss ainsi que son éditeur pour nous avoir autorisés à traduire un résumé de son livre *Bloody Biscay*, paru chez Crécy Publishing Ltd en 1997. Nous avons volontairement limité l'article à l'historique du V./KG 40, mais le livre traite également des opérations du I./ZG 1 jusqu'à sa dissolution. Nous nous sommes également abstenus de publier les nombreuses et riches annexes figurant dans l'ouvrage original (liste détaillée des victoires, des pertes, composition des états-majors, etc.). Nous ne pouvons qu'encourager les lecteurs auquel cet article a mis l'eau à la bouche de s'en procurer un exemplaire [voir à cet égard notre recension dans le n° 22].



C-119

C-J. Ehrengardt

À la recherche d'avions de transport lourds pour ses grandes opérations du printemps 1953 en Indochine puis pour ravitailler le camp retranché de Diên Biên Phu, l'armée de l'Air sollicite l'aide des Américains qui prêtent des C-119 et leurs équipages. Or, ceux-ci présentent la particularité d'appartenir à la Civil Air Transport, une compagnie civile contrôlée par la... CIA.

Peu avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, Claire Lee Chennault, qui commande alors la 14th *Air Force* en Chine, victime de ses mauvais rapports avec l'état-major de l'USAAF, est mis en retraite anticipée. Après un court séjour dans la Louisiane de son enfance, il revient en Chine pour fonder une compagnie aérienne en profitant de ses excellents rapports avec les autorités chinoises. Cependant, l'entreprise s'avère plus compliquée que prévu en raison des luttes d'influence politiques et économiques, de la corruption ambiante et de la menace communiste. Néanmoins, le 25 octobre 1946, il signe un contrat avec la *Chinese National Relief and Rehabilitation Administration* (CNRRA – antenne chinoise du programme de secours et de reconstruction de l'ONU) pour la création de la CAT (CNRRA Air Transport).

Chennault et ses associés font l'acquisition de 5 C-47 et de 14 C-46, destinés aux opérations, plus 3 C-46 pour les rechanges. Il fait aussi appel à quelques anciens pilotes des *Flying Tigers*. La CAT transporte des denrées de première nécessité aux populations démunies du centre de la Chine. Avec la dissolution de la CNRRA, la compagnie change sa raison sociale en Civil Air Transport, en mai 1948, et devient une compagnie comme les autres.

La guerre civile fait alors rage entre les forces nationalistes de Tchang Kaï-chek et les troupes communistes de Mao Tsé-toung. La CAT ne tarde pas à étendre ses activités au transport d'armes pour les Nationalistes et, selon certaines sources [1], au trafic de drogue. C'est à cette époque que la CAT commence à attirer l'attention de la CIA, qui voit là un moyen idéal d'autofinancer certaines de ses opérations qui n'auraient aucune chance d'être approuvées en haut lieu.

Tchang Kaï-chek réfugié à Taïwan début 1949, la CAT perd son principal client et Chennault le moral. Malgré quelques «coups» payants, la compagnie plonge dans le rouge. La CIA propose alors d'entrer dans le capital par l'intermédiaire de l'Airdale Corporation, une société-écran basée dans le Delaware. En 1950, la CIA rachète la totalité des actions et la CAT est intégrée à une nébuleuse de sociétés dépendant d'un holding, la Pacific Corporation, entièrement contrôlé par l'Agence.

Décollant fréquemment des bases militaires US situées aux Philippines et à Okinawa, les appareils de Chennault effectuent de nombreuses missions spéciales au-dessus de la Chine, de la Birmanie et même du Laos, parachutant des agents, des commandos et des armes à la guérilla nationaliste. Ces missions nécessitent le survol régulier et des escales fréquentes en Indochine. Elles ne passent pas vraiment inaperçues des autorités françaises.

Parfaitement anonyme, ce C-47A-70-DL (ex-42-100783) de la CAT photographié à Cat Bi à l'été 1953, ne porte que son immatriculation civile taïwanaise (répétée sur la dérive et le nez).
Il sera transféré à Air America avant d'être vendu aux Khmer Airlines en 1975.
(Photo J. Mulin)

[1] Sur le transport de drogue : *The Politics of Heroin* – McCoy – Lawrence Hill Books, 1972 et *The War Conspiracy* – P.D. Scott – Bobbs Merrill, 1972. Ces deux éminents universitaires américains sont toutefois contredits par W.W. Leary qui estime qu'il ne s'agissait que d'actes individuels réalisés à l'insu des équipages et de la compagnie.

CIA AIRLINES
PACKET SUR DIÊN BIÊN PHU

Des activités pas très catholiques

Dès 1949 le SDECE s'intéresse de près aux activités de Chennault, le soupçonnant même de ravitailler les rebelles du viêt-minh pour le compte du gouvernement américain, alors hostile à la politique coloniale de la France. Plusieurs éléments attirent l'attention du service de contre-espionnage français : le fondé de pouvoir de la CAT, un général Donovan, est un ancien responsable de l'OSS, ancêtre de la CIA; le service de relations publiques installé à Bangkok est notoirement connu pour être une plaque tournante de l'espionnage américain et plusieurs cadres de la CAT dirigent un camp d'entraînement pour parachutistes en Thaïlande.

Selon un rapport du SDECE daté de mars 1950 [2], l'organisation mise en place par Chennault compte en fait trois sociétés distinctes :

– la CAT, de droit chinois et établie à Taï Peh, qui exploite 19 C-46, 1 C-47 et 4 Cessna 195, immatriculés XT puis B;

– la CAT Inc., inscrite dans l'état du Delaware, qui dispose d'une douzaine d'appareils immatriculés aux États-Unis, en Chine, en Grande-Bretagne et aux Philippines;

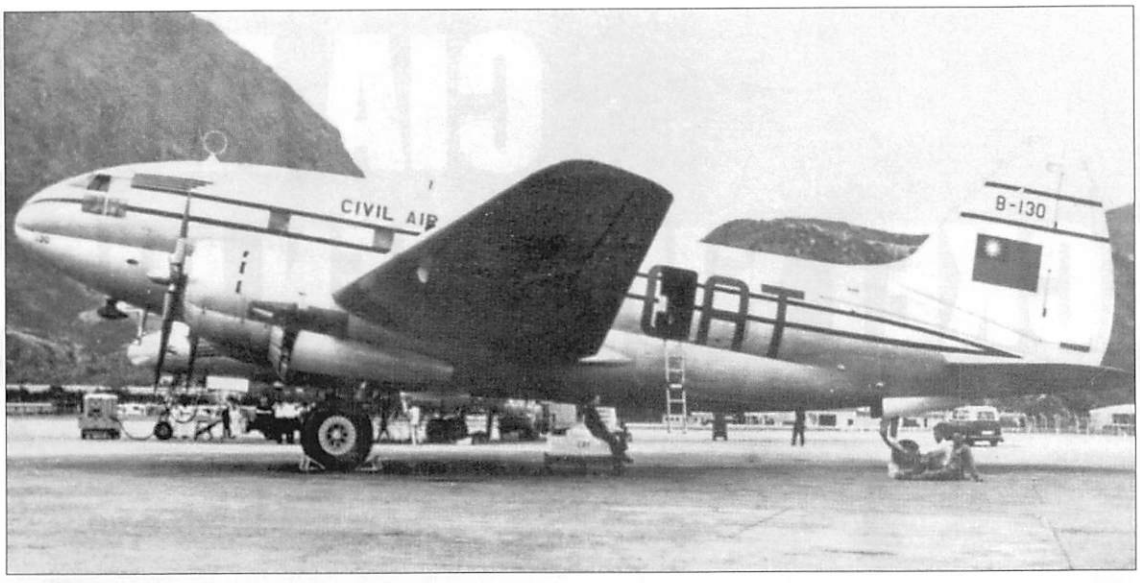
– la CAT Incorporated, également établie dans le Delaware, qui possède un DC-3 immatriculé en Thaïlande (HS-TAC) et qui loue des avions auprès des deux autres compagnies pour le compte de diverses organismes américains aux activités plus ou moins obscures, parmi lesquels figure la *Special Technical et Economic Mission*, financée de notoriété publique par la CIA.

Selon ce même rapport, en Indochine les appareils de la CAT se signalent régulièrement par des manquements aux règles internationales de navigation et il n'est pas rare qu'ils se posent sans autorisation en pleine nature, parfois en territoire viêt-minh, et qu'ils ne respectent pas les plans de vol déposés. Selon certaines sources, plusieurs C-47 de la CAT auraient été poursuivis par la chasse française et un aurait même été abattu.

Tout cela conduit les autorités françaises à refuser de délivrer à la CAT une autorisation permanente de survol du territoire indochinois, de même qu'elles s'opposent à son développement en Indochine. Dans le courant de l'année 1953, Chennault fonde la CAT Viêt-nam, une SARL au capital de 5 100 000 piastres, sise à Saigon, au 170 de la rue Marchaisse, dont le gérant se nomme Bui Ngoc Phuong [3]. Le 1er octobre 1953, celle-ci se voit refuser l'autorisation d'ouvrir douze lignes régulières qu'elle comptait exploiter avec deux C-47 et cinq C-46, loués à la CAT Incorporated (les avions appartenant à la CAT Inc. de droit chinois).

[2] SHAA, cote C852.

[3] Candidat aux élections présidentielles de 1956 qui n'eurent jamais lieu, il mourra en camp de « rééducation » communiste en 1983.



Le Curtiss C-46F-1-CU (ex-44-78556) a intégré la flotte de la CAT en juin 1948 sous l'immatriculation XT-7. Il terminera sa carrière au sein d'Air America et sera radié des contrôles en 1960.
(Photo J. Mutin)

C'est aussi, ne soyons pas hypocrites, un moyen pour les Français de protéger les intérêts de leurs propres compagnies aériennes... Frank Guberlet, représentant permanent de la CAT à Saigon, ne s'en décourage pas pour autant et, en mai 1950, par l'entremise de la société française Descours et Cabaud, transmet à l'armée de l'Air une offre pour la location de quinze C-46 à un tarif défiant toute concurrence. L'idée fait son chemin et, le 13 juin, le lieutenant Blanc du GT 2/64 effectue même un vol d'essai à bord d'un C-46 [4]. Cependant, la métropole se refuse à toute négociation avec la CAT. L'affaire en reste là.

Un imposant personnage

En décembre 1950, Guberlet obtient un contrat avec la STEM pour acheminer des médicaments entre Saigon et Hanoi. Au début de l'année 1951, un DC-3 (probablement le HS-TAC) est affecté de manière permanente à cet usage. En septembre 1951, son nouveau pilote est un personnage imposant à tous les points de vue, James B. McGovern, alias « Earthquake McGoon » [5]. Toutefois, les activités du DC-3 ne limitent pas au simple transport aérien en connexion avec le programme de santé américain, car l'appareil est souvent repéré au-dessus d'endroits où il n'a rien à faire, et en particulier à la verticale des terrains d'aviation militaire français. Dans ces circonstances, le copilote chinois est remplacé par Frank Guberlet muni d'une caméra 8 mm.

La guerre de Corée offre un nouveau et vaste débouché à la CAT, qui réduit ses activités en Indochine. Cependant, les meilleures choses ont une fin et la cessation des hostilités pose à nouveau la question du chômage technique.

D'une manière totalement inattendue, ce sont les Français qui vont venir au secours de la CAT.

Civil Air Transport : le retour

Le 22 avril 1953, de sa propre autorité et sans en référer à quiconque, le général Salan, commandant en chef des forces armées en Extrême-Orient, demande à l'ambassadeur de France à Tokyo de remettre au général Clark un exposé sur la situation générale au Laos dans le but d'obtenir une aide en moyens de transport aérien lourd. Depuis la guerre de Corée, le sentiment des Américains a beaucoup évolué à propos de la guerre d'Indochine. Ce qu'ils ne considéraient guère alors que comme une opération de police coloniale a pris une autre dimension dans le cadre de la Guerre froide. S'ils ne sont pas hostiles à prêter leur concours aux Français, ils n'éprouvent aucun désir d'offrir une aide militaire, même indirecte, qui pourrait passer pour une intervention aux yeux des Chinois et des Soviétiques.

C'est alors que la CAT entre à nouveau en scène.

L'EMIFT (état-major interarmées des forces terrestres) passe un contrat pour la location de neuf Fairchild C-119 [6] et leurs équipages afin de soutenir sur le plan logistique l'offensive de printemps de l'armée française. Pour la petite histoire, le contrat ne sera régularisé que le 2 juillet, date à laquelle les C-119 auront déjà regagné leur base d'origine.

Curieusement, sans doute à la suite d'une confusion avec le C-82 d'allure similaire, les Français baptisent le C-119 « Packet », alors que sa dénomination officielle US est « Flying Box-Car ».

Les appareils sont fournis par l'USAF, mais les équipages sont civils et appartiennent à la CAT. Pour différentes raisons, touchant à la fois à l'aspect politique et militaire de la question, l'armée de l'Air souhaite encadrer les équipages civils américains. Il est ainsi prévu qu'à bord de chaque C-119 se

Le C-46D-20-CU (ex-44-78530) de la CAT lors de l'évacuation des ressortissants chinois de Hanoï, photographié sur le terrain de Bach Maï en août 1954.
(Photo J. Mutin)

[4] Un C-46 a déjà testé au CEV en novembre 1948, de même qu'un C-119 en décembre 1951, car, très tôt, l'armée de l'Air s'est intéressée à ce gros porteur.
[5] Du nom d'un personnage de *L'il Abner* dessiné par Al Capp.
[6] En fait, seulement six seront utilisés.

James B. McGovern
Un pilote de poids

Quand on évoque James B. McGovern, il est bien difficile de faire la part de la réalité et de la légende, tant la personnalité hors du commun du bonhomme a fait naître des histoires délirantes. Pesant quelque 150 kg, aimant tout ce qui fait grossir, est mauvais pour la santé ou amoral, il était qualifié par ses camarades de « bon vivant » [en français dans le texte]. On dit qu'il aurait un jour gagné une troupe de danceuses russes au poker ! Il avait la réputation de piloter en mangeant des cacahouètes et d'atterrir la queue haute, son tour de taille l'empêchant de ramener le manche à fond. Insouciant, voire laxiste dans la préparation de ses vols, il était assez mal noté par les inspecteurs de la CAT, mais était très apprécié par la direction car il ne reculait jamais devant le danger et n'avait pas son pareil pour mener à bien les missions les plus difficiles.

McGovern naquit le 4 février 1922 dans le New Jersey et après de rapides études, il entra comme mécanicien aéro chez Wright à Paterson. Engagé volontaire dans l'USAAF, il arriva en Chine en novembre 1944 où il fut affecté au 118th *Reconnaissance Squadron* sur P-51. Il y revendiqua deux « Oscar » le 20 janvier 1945. Il resta dans l'Air Force après la guerre et fut muté à un escadron de transport basé à Pékin. Démobilisé, il rejoignit la CAT en avril 1947.

Le 4 décembre 1949, il dut se poser à court de carburant près de Hainan, en zone communiste. Son copilote réussit à s'évader quelques semaines plus tard et donna des nouvelles rassurantes. « *Il a perdu beaucoup de poids,* écrivit le chef pilote Robert E. Rousselot à la mère de McGovern, *mais connaissant Mac comme je le connais, c'est tout à fait compréhensible et, j'en suis convaincu, tout à fait supportable.* »

Fin mai 1950, il fut relâché pour une raison inconnue. Certains n'hésitèrent pas à dire que les Chinois l'avaient libéré pour s'en débarrasser... Après un repos bien mérité, il reprit son travail en octobre. Il avait regagné les 40 kg perdus en captivité et même... un peu plus. Cependant, cet épisode avait profondément marqué McGovern, qui se lançait fréquemment dans de violentes diatribes contre le régime communiste et la manière dont il asservissait les esprits. Il jura qu'il ferait tout pour ne pas tomber à nouveau en captivité, jusqu'au suicide s'il le fallait.

En septembre 1951, il se porta volontaire pour piloter le C-47 de la CAT en Indochine. Il tomba amoureux de Saïgon, de ses bars, son cognac et ses filles bon marché. C'était la belle vie, surtout avec une solde qui dépassait tout ce que les pilotes militaires français pouvaient imaginer.

Il revint en Indochine avec le second contingent de pilotes de C-119 en mars 1954. Cette fois, sa chance proverbiale l'abandonna. Touché par la DCA du Viêt-minh le 6 mai 1954, il préféra tenter l'atterrissage forcé que de sauter au-dessus de la zone ennemie où il aurait été immanquablement fait prisonnier. Il fut tué dans le crash avec trois autres membres de l'équipage.

trouveraient un mécanicien et un second membre d'équipage (copilote, radio ou navigateur) français anglophones. Les Français prendront ensuite la relève des équipages américains, à raison d'une première moitié des effectifs au 10 juin et de la seconde au 22 juin. La question qui se pose maintenant est de former un nombre suffisant de navigants français en un minimum de temps.

Deux filières sont organisées :

– la première, à Neubiberg (RFA) où stationnent le 317th *Troop Carrier Group* et ses C-119, accueille à partir du 4 mai 1953 les premiers des douze pilotes français, la plupart venus de France où ils devaient constituer un quatrième groupe de transport en Indochine (le GT 2/63 *Sénégal*);

– la seconde, sur la base de Clark Field (Manille, Philippines) où se trouve le 314th TCG, prend en charge la formation de volontaires détachés des groupes de transport en Indochine. Toutefois, en raison des conditions climatiques régnant à Manille à cette époque de l'année, l'instruction doit être écourtée de moitié. Aussi, certains pilotes seront-ils parfois contraints de consulter la notice technique de l'appareil pour résoudre un problème en vol.

Les pin-up vont se rhabiller

Du côté américain, les pilotes sont tous volontaires d'office. Chennault leur a clairement mis le marché en main : vous volez ou vous êtes virés ! Douze « volontaires » (Paul R. Holden, Felix T. Smith, Eugene P. Babel, Harold W. Wells, Steve A. Kusak, E.G. Krane, N.N. Forte, Eddie F. Sims, George Kelly, Cyril M. Pinkava, William J. Welk et Monson W. Shaver) sont transportés à Clark Field sur la base du 314th TCG, où Chennault leur donne... quarante-huit heures pour se familiariser avec la « bête ». Par la même occasion, il baptise l'opération « Squaw ».

Le 6 mai 1953, six C-119C-22/23-FA (51-2537, 541, 543, 550, 581 et 583) se posent à Gia Lam (terrain de Hanoi) avec les douze pilotes de la CAT et dix-huit mécaniciens de l'Air Force. À leur arrivée, les appareils sont « nettoyés »

Ci-dessous :
les équipages français font connaissance avec le C-119 à Neubiberg en mai 1953. Ces appareils appartiennent au 317th TCG.
(Collection Boisselon)

Ci-dessus : le Fairchild C-119 n'est pas un avion totalement inconnu des Français, puisqu'un exemplaire avait été testé au CEV par un équipage américain, les 12 et 13 décembre 1951. Celui-ci, fort de son expérience, avait vivement déconseillé aux Français la mise en œuvre de cet appareil. (Collection J. Mutin)

de tout ce qui peut, de près ou de loin, trahir leur origine : cocardes US et pin-up...

L'opération « Squaw » proprement dite débute dès le lendemain, les équipages se composant de deux pilotes américains et un mécanicien, un radio et un navigateur français, plus un ou deux « kickers » (ou largueurs), chargés de larguer la charge en vol.

Le 30 mai, les trois premiers pilotes français en provenance d'Allemagne arrivent à Saigon. Le détachement est placé sous l'autorité administrative du GT 2/64 *Anjou* et sous les ordres du capitaine Depardon.

C'est lui-même qui effectue la toute première mission d'un équipage français, le 7 juin. Avec l'arrivée des autres pilotes français, la relève des navigants américains s'opère selon le calendrier défini.

Entre le 7 et le 31 mai, les C-119 effectuent 544 heures de vol. Malgré un ravitaillement en pièces détachées bénéficiant de la plus haute priorité et de la qualité du travail des mécanos américains, le taux de disponibilité s'effondre assez vite. De 6 pendant les cinq premiers jours, le nombre d'appareils disponibles chute à 4 à la fin du mois de mai. En juin, réduit à 3 appareils en état de vol, le détachement n'effectue que 350 heures de vol.

Ci-dessous : à leur arrivée à Cat Bi, les C-119 sont aussitôt débarrassés de leurs marques américaines. Ici, le C-119C-22-FA 51-2541, appartenant au contingent de l'opération « Squaw ». (Collection J. Mutin)

Dès la conclusion de l'offensive, les C-119 sont convoyés à Manille et les équipages français à nouveau ventilés dans leur unité d'affectation. L'opération « Squaw » s'achève officiellement le 16 juillet 1953.

Elle laisse cependant une curieuse impression aux Américains. Le général Chester E. McCarty, commandant la 315th *Air Division* et membre de la mission militaire en Indochine, s'indigne dans une note de service [7] de « *la manière extravagante à l'extrême, par rapport aux critères de l'USAF, dont les C-119 ont été utilisés pour transporter des objets sans valeur militaire, comme du champagne, de la glace et des meubles. Ce serait une erreur,* ajoute-t-il, *de fournir des avions de transport aux Français sur une longue durée, parce qu'ils iraient selon toute vraisemblance se joindre à la flotte de bouffons qui sévit en Indochine, à moins que l'on exerce un contrôle strict et qu'on les retire immédiatement après la fin des opérations pour lesquelles ils ont été prêtés* ».

Toutefois, le général McCarty promet de mettre 12 C-119 à la disposition des Français, à la demande, mais pour des opérations spécifiques dont la durée n'excédera pas cinq jours.

De leur côté, les pilotes de la CAT ne sont pas fâchés de retrouver leurs occupations habituelles. Ils sont repartis d'Indochine avec une bien piètre opinion des militaires français. Ils ignorent cependant deux choses. D'abord, que d'ici quelques années les militaires américains ne feront pas meilleure impression dans ce même pays – et pour les mêmes raisons. Ensuite, qu'ils sont appelés à revenir en Indochine, et pas plus tard que dans six mois.

[7] *Narrative Report of 315th Air Division* – R.Lovelace & E.Simonson – Air University, Maxwell AFB, 1954.

Le C-119 un avion fragile et délicat

Malgré ses avantages indéniables (charge utile de 6,5 tonnes, portes arrière...), le C-119 se révèle être à l'usage un avion délicat voire fragile. En raison de sa technologie « tout électrique », la moindre panne d'alimentation entraîne des conséquences catastrophiques. Sur un moteur, même à vide, le C-119 vole avec l'aisance d'un fer à repasser. Or, les pannes de moteur sont son véritable talon d'Achille, les bougies étant le point faible des moteurs Pratt & Whitney R-4360-20 naturellement peu fiables. Les hélices d'une fabrication spéciale font l'objet d'une attention particulière – une crique, à peine décelable, peut vite dégénérer.

À pleine charge, le C-119 a besoin de 3 000 mètres de piste en dur pour décoller. Il ne peut donc pas être employé n'importe où, d'autant que les pistes ne résistent pas longtemps à la pression des pneus et à l'utilisation (obligatoire) des hélices à pas réversible à l'atterrissage.

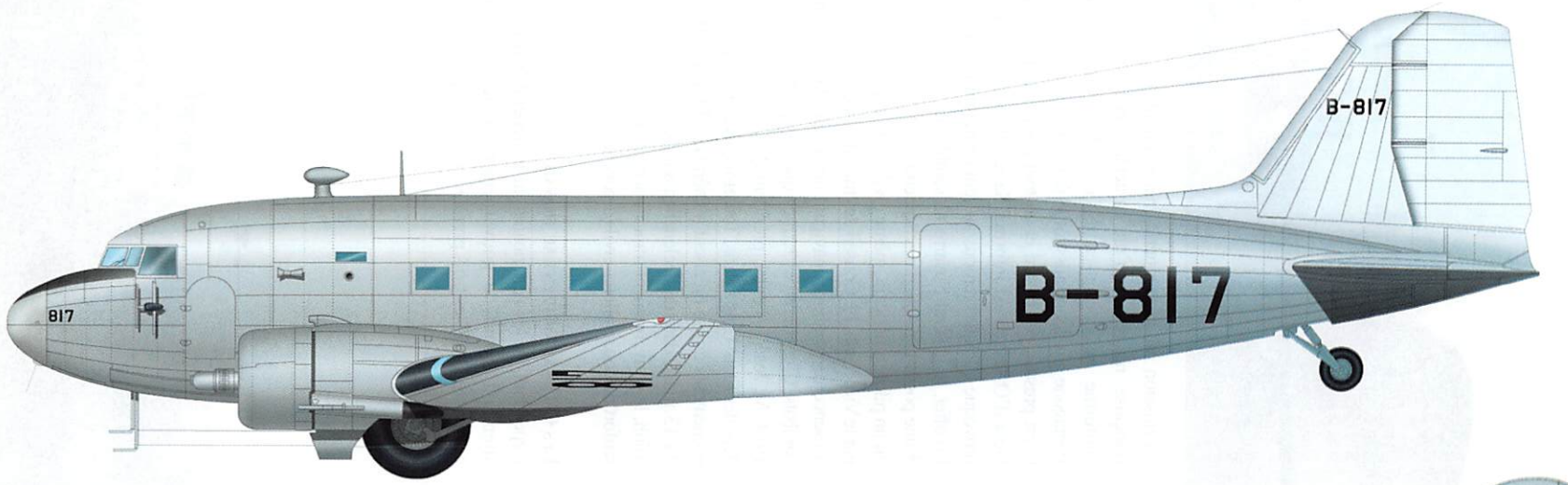
Pour des raisons pratiques, les portes arrière sont fréquemment déposées. Or, leur absence cause de fortes turbulences qui rendent l'appareil difficile à contrôler au cours de certaines manœuvres.

Toute réparation est interdite, seul l'échange standard étant autorisé par l'USAF. Ce fait contraint la base à disposer d'un stock important de rechanges.

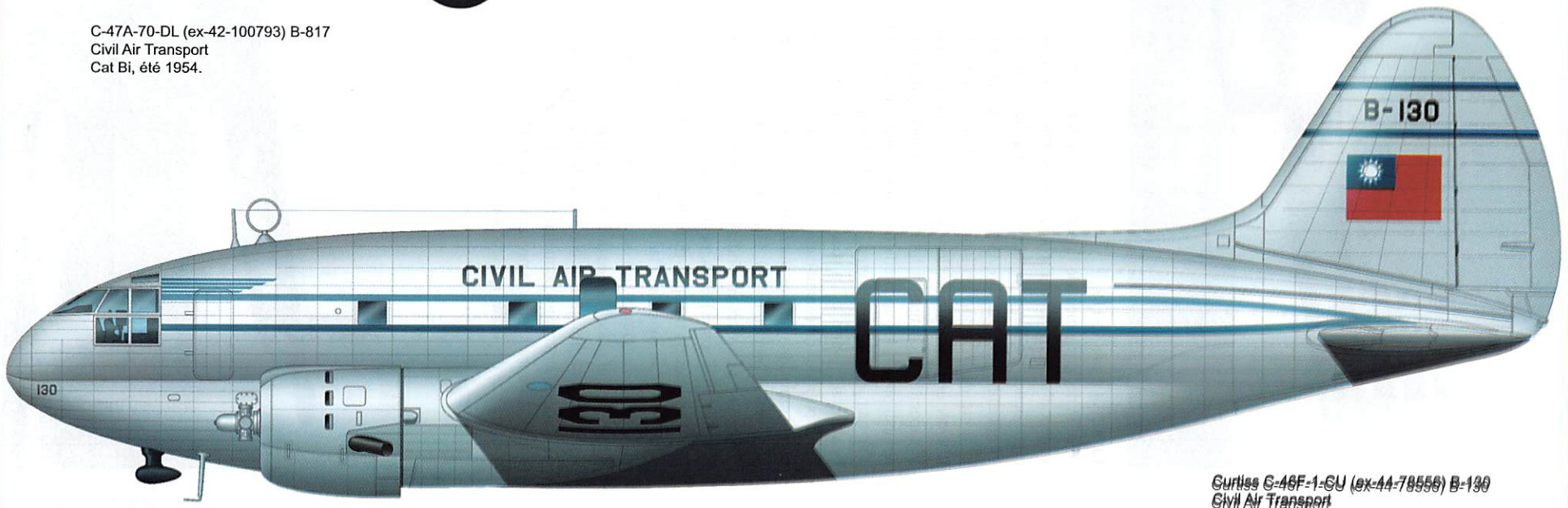
Le C-119 manifeste un autre vice, ainsi que l'explique un instructeur américain aux pilotes de la CAT [*] : « *Un C-119 ce sont deux moteurs en épis de maïs et un train d'atterrissage maintenus ensemble par du papier de soie. Personne n'a réussi un atterrissage forcé avec succès. Mieux vaut sauter en parachute. S'il faut vous poser d'urgence, n'atterrissez pas sur le ventre, il se recroquevillera et vous broiera. Sortez le train* ».

[*] *China Pilot* - F.Smith - Brassey's, Washington, 1995.

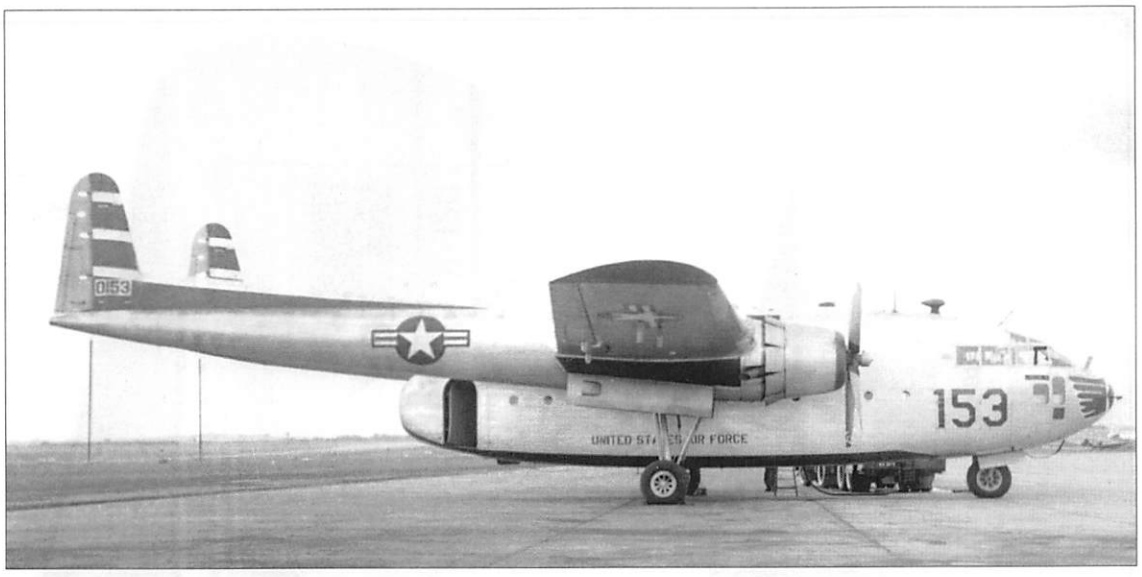
© P-A. Tilley, 2003



C-47A-70-DL (ex-42-100793) B-817
Civil Air Transport
Cat Bi, été 1954.



Curtiss C-46F-1-CU (ex-44-78556) B-130
Civil Air Transport
Cat Bi, été 1954.



Un C-119 du 317th *Troop Carrier Group* à Neubigerg, unité qui accueille douze pilotes français en mai 1953. (Photo J. Mutin)

Le retour des C-119

Avec le déclenchement de l'opération « Castor », l'établissement d'un camp retranché à Diên Biên Phu, la nécessité d'un soutien logistique majeur revient à l'ordre du jour. Le 11 novembre 1953, le S/GMMTA [8] reçoit l'ordre de mettre la flotte de transport militaire en condition maximale. L'armée de l'Air n'aligne alors que 69 C-47 militaires, dont la capacité de charge est limitée à 2,5 tonnes. Même en réquisitionnant les appareils des compagnies civiles (Air Viêt-nam, Autrex, Aigle Azur...), c'est insuffisant.

Le général Navarre, qui a succédé à Salan, s'appuyant sur les dispositions du contrat-cadre de juillet, contacte directement la mission militaire américaine à Saigon pour obtenir un nouveau prêt de C-119. Fin septembre, les équipages français sont envoyés en « rafraîchissement » à Clark Field (Manille, Philippines). Seulement, à cette époque, il n'existe que 72 pilotes de transport disponibles en Indochine et les plans de relève montrent clairement que le déficit ne peut aller qu'en s'aggravant. En outre, le C-119 nécessite deux pilotes, ce qui place l'armée de l'Air dans une situation très embarrassante. Le général Navarre demande alors le prêt d'équipages américains permettant de soulager les pilotes de transport français, dont le ravitaillement de Diên Biên Phu n'est qu'une des tâches qui leur sont confiées.

La mission militaire américaine, estimant que la demande française ne revêt qu'un caractère technique, puisque conforme au contrat-cadre, en réfère directement au Pentagone qui donne aussitôt le feu vert au général McCarty. C'est presque par hasard et en tout cas par la bande que le Quai d'Orsay en est informé. Sa réaction est immédiate et provoque quelques remous au sein même du gouvernement. En effet, le général Navarre ne semble pas s'être préoccupé d'une possible réaction des Soviétiques et des Chinois au cas où un pilote américain, même civil, serait capturé mort ou vif par le Viêt-minh. Le Conseil des ministres juge inopportune la présence de personnel navigant américain dans la zone des combats. C'est dans ces termes que s'exprime le 18 janvier 1954, M. Joseph Laniel, président du Conseil, à l'ambassadeur des États-Unis à Paris. Toutefois, cédant à la pression des événements qui se précisent à Diên Biên Phu (DBP) à partir du 13 mars, date de déclenchement de l'offensive du Viêt-minh, le gouvernement français accepte du bout des lèvres le renfort de douze pilotes civils américains.

Les C-119 se mettent au travail

Cependant, ni les Américains, ni le général Navarre n'ont attendu l'accord du gouvernement français. Dès le 16 novembre 1953, les trois premiers C-119 se posent à Cat Bi

Encore aux couleurs américaines, ce C-119C (51-2546) des « Green Hornets » (61st TCS) arbore toujours une magnifique pin-up sur le nez. Les décorations étaient peintes sur le côté droit où ne se trouvait pas la porte d'accès. (Photo J. Mutin)

où, dans les jours suivants, ils sont rejoints par neuf autres. À l'origine, le contingent comprend les avions immatriculés 136, 137, 152, 187, 191, 341, 351, 559, 565, 574, 577 et 583. Le nombre de C-119 présents en Indochine variera de manière importante tout au long des 57 jours que dureront les opérations au-dessus de DBP, pour culminer à 29 appareils le 18 avril 1954. Par recoupements, on estime à 65 le nombre de C-119B et C ayant séjourné en Indochine.

En fait, que ce soit pour le nombre de C-119 ou pour celui des pilotes français affectés au détachement de Cat Bi, il est bien difficile de s'y retrouver dans les documents officiels, souvent incomplets et parfois contradictoires. Si les listes nominatives ne comportent que 22 noms, par divers recoupements, on en dénombre 25. Le S/GMMTA jonglera en permanence avec ses effectifs en fonction de la disponibilité du matériel et du personnel navigant, d'une part, et en fonction des urgences à traiter, d'autre part. Certains pilotes n'effectueront qu'un court passage à Cat Bi entre deux rotations sur C-47 dans leur groupe d'origine.

Le détachement est confié au capitaine Soulat, un officier sorti du rang qui s'est illustré avec les Français libres pendant la guerre. Selon l'aveu même des pilotes, il est l'homme de la situation. Organisé, présent, efficace, il participe personnellement aux opérations sans user de sa position pour choisir ses missions; un détail qui forcera le respect de ses pilotes.

Le 21 novembre, le capitaine Soulat effectue la première mission en larguant un bulldozer au-dessus de la cuvette. Malheureusement, le parachute se met en torche et le bulldozer disparaît dans le sol meuble... Soulat devra revenir le lendemain pour larguer un second bulldozer. Grâce à cet engin, les sapeurs du camp retranché peuvent remettre l'ancienne piste (dite « piste japonaise », longue de 900 mètres) en état et en préparer un seconde, un peu plus longue (1 200 mètres) pour que les avions de transport puissent s'y poser.

La piste est ouverte le 26 et les C-47 civils et militaires y débarquent hommes et matériel. Incapables de se poser sur cette piste semi-préparée et trop courte pour eux, les C-119 poursuivent les parachutages.

En décembre, les Packet effectuent jusqu'à 22 sorties par jour, une belle moyenne pour un effectif théorique moyen de 18 appareils ce mois-là.

Opérations sur Diên Biên Phu

La menace qui pèse sur le Laos et les préparatifs de l'opération « Atlante » mobilisent toutes les énergies Certains équipages en arrivent à dépasser la limite d'heures de vol par mois, ce qui ne manque pas d'inquiéter le colonel Nicot qui craint d'atteindre le point de rupture pour les pilotes les plus sollicités.

La tâche est loin d'être simple. Le camp de DBP, situé à 300 km d'Hanoi et 390 de Haiphong, est implanté dans une cuvette de 15 km de long sur 7 de large, orientée nord-sud et entourée de massifs montagneux atteignant 1 500 mètres (soit environ 1 000 mètres au-dessus de la cuvette). Les avions sont contraints de se présenter à environ 2 100 mètres et de perdre de l'altitude juste au-dessus de la cuvette. La DZ (*dropping zone* ou zone de largage) est souvent couverte d'une brume sèche et le « T » marquant le point de lancement est aperçu au mieux au dernier moment, mais le plus souvent trop tard, obligeant les appareils à effectuer un second circuit.

Comme la brume ne se dissipe guère avant midi et malgré l'utilisation fréquente de ballons-sondes, les largages matinaux demeurent aléatoires.

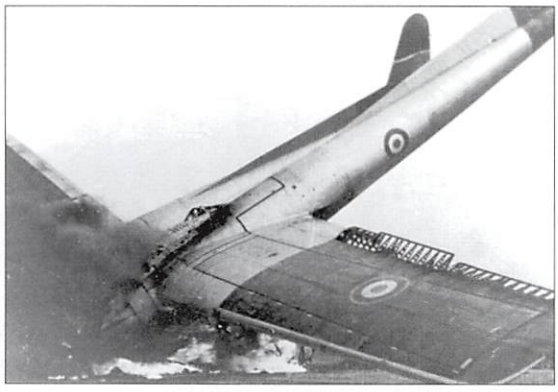
Pour toutes ces raisons, le passage des avions de transport doit être espacé dans le temps. La cadence des arrivées passera progressivement de 5 à 20 minutes, diminuant d'autant le trafic au-dessus du camp retranché.

Le 18 décembre, le capitaine Dompnier est victime d'une panne au moteur droit du « 187 » alors qu'il survole DBP. Il demande au contrôleur l'autorisation de se poser : « *Autorisation refusée* ». Dompnier insiste, il connaît les qualités de vol du C-119 sur un seul moteur. Après une longue négociation, le contrôleur finit par autoriser l'atterrissage, mais sur l'ancienne piste ! Mille deux cents mètres sont tout juste suffisants pour un C-119, alors neuf cents... Mais, Dompnier comprend les raisons du contrôleur : si le C-119 se crashe sur la piste, il bloque tout le pont aérien. Le risque est trop grand.

Dompnier maîtrise son atterrissage avec brio. Il ne sera pas

[8] Sous-groupement des moyens matériels de transport aérien, sous les ordres du colonel Nicot.

Dépannage à Diên Biên Phu. En haut, le « 187 » vient de se poser sur un seul moteur sur la « piste japonaise ». (ECPA-D)
Au milieu, le « 573 » qui a déposé un moteur de rechange redécolle.
En bas, à son tour, le « 187 » dépanné prend son envol. (Collection J. Mutin)



Victime de l'artillerie du Viêt-minh, le « 546 » achève de brûler en bout de piste à DBP. L'avion a nettement moins fière allure que sur la photo de la page 26. (Collection J. Mutin)

le seul : le lendemain, le « 573 » transportant un moteur de rechange se pose également sur l'ancienne piste, en compagnie d'un Bristol Freighter qui transporte les mécaniciens. Connaissant les risques encourus, c'est le capitaine Soulat qui pilote le second C-119. Une fois dépanné, le « 187 » redécolle le 21 décembre, allégé au maximum et juste assez de carburant pour gagner Cat Bi.

Toutefois, le ravitaillement de DBP n'est pas la seule préoccupation des équipages de C-119. En février, ils prennent fréquemment le chemin de Luang Prabang et de Muong Sai pour soutenir l'offensive contre la division 308 sur le Haut Laos.

Le 10 mars, un nouveau C-119 (« 546 ») se pose à DBP, lui aussi victime d'une panne au moteur droit. Il aura moins de chance que son prédécesseur. Le lendemain, il est touché de plein fouet par un obus de mortier viêt et prend feu. Les Américains demandent aux Français de terminer le travail en faisant sauter les hélices qui ne doivent pas tomber aux mains des Communistes. Le boulot est exécuté par une compagnie du génie.

Colt et Ray-Ban

En raison de la pénurie en pilotes de transport, le haut commandement français est à nouveau contraint de faire appel aux services de la CAT.

Début janvier 1954, l'opération « Squaw II » est ainsi mise sur pied. Vingt-et-un pilotes sont envoyés à Ashiya (Japon) pour remise à niveau. Pendant ce temps, les négociations traînent en longueur. Le contrat portant sur la location de 24 pilotes civils n'est signé à Saigon que le 3 mars.

Les onze premiers (voir liste en annexe) se présentent à Cat Bi le 12 mars. « *Des brigands de première bourre*, commentera ultérieurement le capitaine Paul Dompnier, *mais d'excellents pilotes, gonflés, fonceurs, auprès desquels nous apprendrons beaucoup* ». Leur uniforme est plutôt inhabituel : Ray-Ban, chemisette hawaïenne, short, chewing-gum et... Colt à la ceinture ! Leur solde ne l'est pas moins : 4 425 dollars pour 60 heures de vol par mois et 70 dollars par heure supplémentaire, sans compter les primes diverses et les frais de déplacement. Si leur solde est de loin supérieure à celle des pilotes militaires français, selon le standard de vie américain elle ne représente pas la petite fortune que l'on s'accorde à imaginer.

Première mission sur Packet

Nous sommes de retour aux opérations à 13 heures. On notre gratifie d'un sandwich et d'une bière. Nouveau briefing à 13h30. Soulat nous expose les conditions dans lesquelles doivent être exécutées les missions et nous rappelle les consignes de sécurité. Puis il nous donne les ordres pour l'après-midi. Sans étonnement aucun, nous appenons que notre première mission opérationnelle s'effectuera au profit de « Castor » et qu'elle revêtira un caractère d'instruction sous la conduite d'un plus ancien. Il nous faut apprendre en effet la pratique du largage lourd par *drop* ou parachutage dont nous n'avons reçu qu'un enseignement théorique.

Pour ma part, je me trouve en équipage sur le n° 191 avec mon camarade Maurice Oustric, commandant de bord. Il me laisse les commandes. Notre décollage est prévu à la fin de la journée. Le chargement se compose de six tonnes de barbelés.

Nous volons en direction de « Castor »; dix minutes avant l'heure estimée de largage, Oustric donne l'ordre aux dispatchers de désarrimer les six charges disposées sur les plateaux. L'ensemble n'est plus retenu que par une unique sangle à ouverture rapide dite « quick release ». Puis, perte d'altitude au-dessus de la cuvete au cours de laquelle je repère la DZ qui nous est affectée.

C'est une vaste zone dégagée qui mesure plus de 700 mètres de long sur 300 de large, située au sud-est et à proximité de ce qui est en train de devenir le centre de résistance « Éliane ». Un « T » indique le début de la DZ et le sens du largage. Aidé du navigateur, je manœuvre l'avion pour l'amener dans l'axe, je le stabilise à la hauteur de 500 pieds et fais tomber la vitesse à 130 nœuds. Je repère un point par le travers du « T », il me permettra d'en estimer la verticale lorsqu'il se sera esquivé à ma vue au cours de l'approche, occulté par le nez de l'avion.

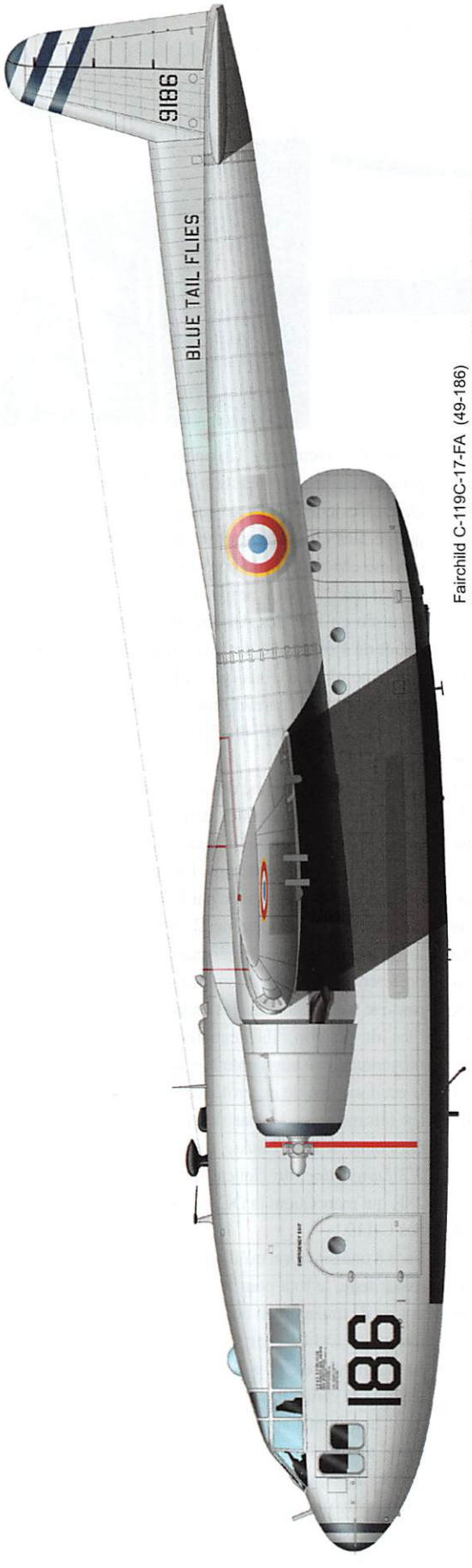
Le technique du *drop* par l'arrière béant du cargo s'apparente assez bien à celle mise en œuvre dans le déchargement d'un tombereau par basculement de sa caisse, à l'unique différence que ce n'est pas le cargo qui se cabre, mais l'avion tout entier ! Au « go » le chef dispatcher déverrouille la fermeture de la sangle à ouverture rapide pendant que le pilote relève le nez de l'avion. Les charges glissent hors de la soute, entraînant l'avion dans un mouvement de bascule que le pilote, aidé du copilote, neutralise en poussant, non sans effort, le nez vers sa position neutre.

Les colis projetés sur le sol dans un roulement de tonnerre éclatent à son contact, libérant des rouleaux qui gerbent parfois fort loin. Malheureusement quelques accidents sont à déplorer chez des spectateurs trop curieux. D'ailleurs combien de fois les équipages se sont-ils plaints que la DZ n'était pas suffisamment dégagée à leur arrivée ?

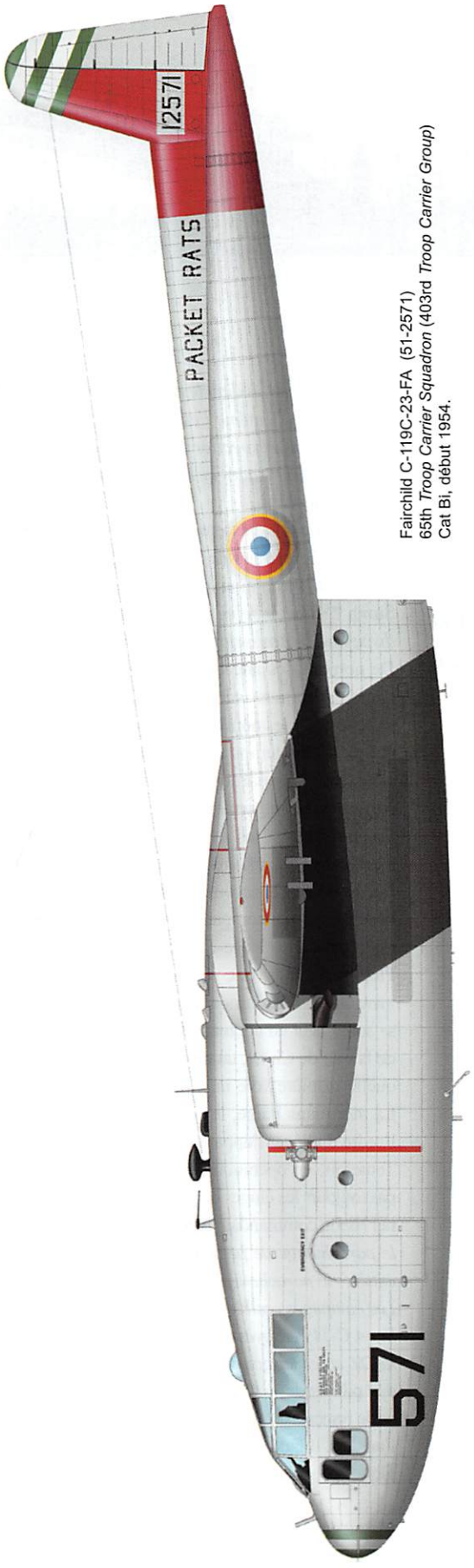
Le *drop* terminé, nos remontons hors de a cuvette et mettons le cap sur Cat Bi. La mission a duré trois heures et quinze minutes.

Extrait de *Packet sur Diên Biên Phu* de M. Bertin, édité à compte d'auteur en octobre 1991.

La photo représente un largage sur la plaine des Jarres en février 1954. (Photo Acquarone)

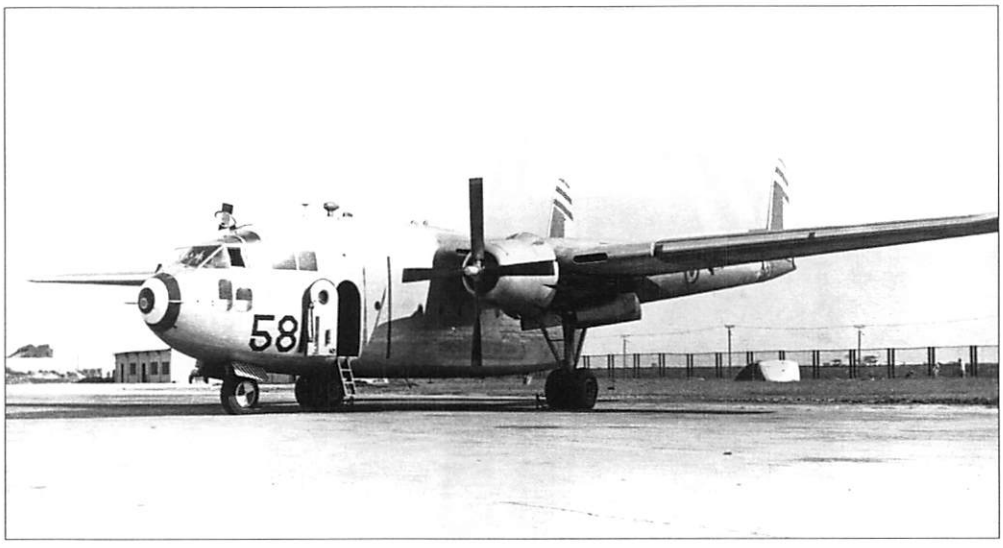


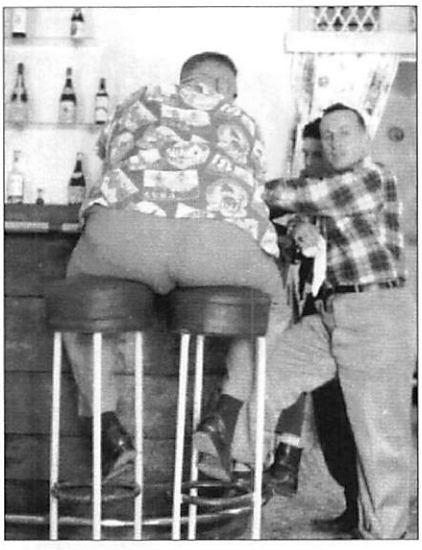
Fairchild C-119C-17-FA (49-186)
64th *Troop Carrier Squadron* (403rd *Troop Carrier Group*)
Cat Bi, début 1954.



Fairchild C-119C-23-FA (51-2571)
65th *Troop Carrier Squadron* (403rd *Troop Carrier Group*)
Cat Bi, début 1954.

© P-A. Tilley, 2003





Ci-dessus, à gauche : un C-119C (51-2581) des « Blue Tail Flies » à Cat Bi, en mars 1954. (Photo J. Mutin)

Ci-dessus, à droite : l'impressionnant James B. McGovern dans l'un de ses lieux favoris, le bar de la Pagode à Saigon. À droite, Frank Guberlet. (Photo E.C. Kirkpatrick, Air America Association, courtoisie Dr. Larry Sall)

« *Tout leur arrivait directement de Manille*, dira le lieutenant Albert Clairé [9], *même l'eau. Nos relations ont toujours été bonnes. Nous respections leur professionnalisme et eux admiraient les risques que nous prenions pour le salaire que nous touchions* ».

Les Américains laissent entendre un autre son de cloche, toutefois. En parlant de son chef des opérations, Robert E. Rousselot (surnommé « Cul-de-Fer » par ses pilotes), Felix Smith [10] dira : « *Je ne lui ai jamais dit, mais je préférais la discipline de Rousselot au désordre des Français.* »

De nombreuses anecdotes circulent sur les pilotes américains, certaines véridiques, d'autres embellies. Sans s'étendre sur les nombreux démêlés avec la police militaire qui passe son temps à retrouver à Cat Bi des jeeps mystérieusement disparues à Saigon, on peut en citer une parfaitement authentique.

En Indochine, les Américains découvrent le scooter. Certains petits malins ont investi leurs économies dans l'achat de Vespa, escomptant bien les revendre avec un large bénéfice à leurs compatriotes à Manille. Un jour, le « 572 » (le fameux « Rose-Marie ») doit être renvoyé aux Philippines pour une révision. Profitant de l'occasion, nos investisseurs enfournent dans le C-119 autant de Vespa que sa soute peut en contenir. Malheureusement au beau milieu de la mer de Chine, un moteur rend l'âme. Quand on sait de quelle manière vole un C-119 chargé sur un seul moteur... La mort dans l'âme, le commandant de bord devra donner l'ordre d'alléger l'appareil !

Toutefois, en opérations, les pilotes américains ne justifient pas toujours les éloges de leurs homologues français. Le colonel Nicot, commandant le S/GMMTA, note en avril que « [si] *le parachutage de personnel par Dakota donne satisfaction entière, le parachutage de matériel par Packet est aléatoire. Les équipages semblent ignorer le balisage et les procédures. Sur 4 C-119 envoyés dans la nuit du 7 au 8, 2 ont largué avant la DZ et les cargaisons sont irrécupérables* ». À la décharge des pilotes de la CAT, il convient de rappeler qu'aucun ne parle français et que tous les contrôleurs aériens ne parlent pas l'anglais. Il faudra à nouveau détacher des légionnaires polyglottes pour résoudre la question.

Missions napalm

Les premiers équipages civils décollent dès le lendemain, 13 mars. Ils sont salués par la DCA ennemie avec tous les égards dus à leur rang. Un appareil est même touché, ce qui provoque une vive réaction chez les Américains. Aucune clause de leur contrat ne les assure contre les risques de guerre. Les choses rentreront rapidement dans l'ordre, car, comme chacun sait, la couverture des risques n'est jamais qu'une question de... prime.

L'entrée en lice des Américains coïncide en fait avec le début de l'offensive du Viêt-minh contre le camp retranché. Une pluie d'obus qui s'abat sur la piste détruit cinq Bearcat du 1/22 *Saintonge*, cinq Morane 500 du 21ème GAOA, deux C-47 du 2/63 *Sénégal* et un H-19B de l'ELA 53.

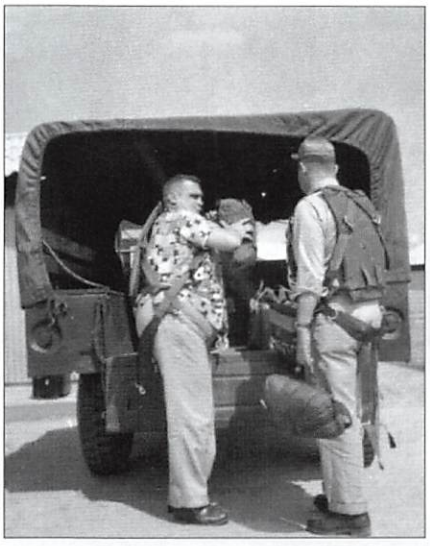
L'artillerie antiaérienne des « rebelles » se renforce considérablement, en particulier dans le secteur d'approche des avions de transport. Sa puissance et sa précision ne cessent de s'amplifier avec le temps. En outre, la piste est désormais plus ou moins condamnée par les tirs de mortier réguliers.

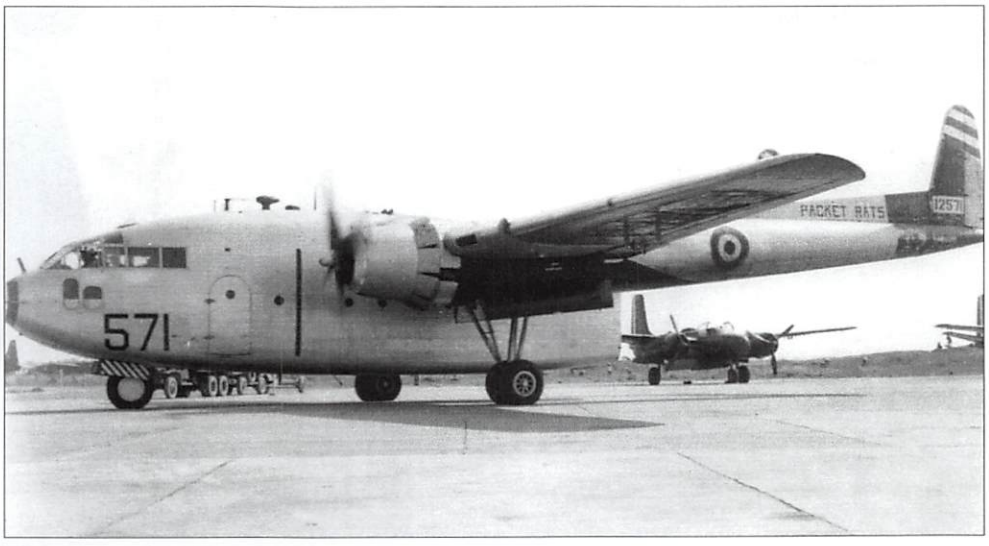
Au moindre prétexte, généralement en relation directe avec la DCA, les pilotes américains se mettent en grève. De préférence le vendredi soir. Et le lundi matin, après avoir passé le week-end dans les endroits les moins recommandables de Saigon, ils acceptent de reprendre le service moyennant une augmentation des primes.

Il est donc décidé de protéger leur arrivée sur la cuvette en les faisant précéder par des patrouilles de B-26 des 1/19 *Gascogne* et 1/25 *Tunisie*, de Bearcat des 1/22 *Saintonge* et 2/2 *Languedoc*, de Hellcat de la 11F et de Privateer de la 28F, qui matraquent la DCA viêt avant et pendant le passage des C-119.

Face à une situation qu'il ne parvient plus à maîtriser, l'état-major tente le tout pour le tout. Il décide de transformer les avions de transport en bombardiers. Dans la nuit du 23 au 24 mars, six C-119 chargés jusqu'à la gueule de réservoirs supplémentaires, puis de touques de 25 litres, remplis de napalm se dirigent sur la cuvette. Le bombardement, puisqu'il faut bien l'appeler ainsi, se déroule à haute altitude, 4 000 mètres, hors de la portée de la DCA viêt. Le 25 mars, ce sont dix équipages français qui exécutent dix-neuf sorties. Ce type de mission pose un certain nombre de problèmes. Les équipages de transport ne sont pas entraînés au vol de nuit en formation. Pour des raisons pratiques, les coquilles

[9] Entretiens avec les généraux Dompnier et Clairé, SHAA, Histoire orale, bandes 555 et 557, 1989.
[10] F. Smith, op.cit.





Ci-dessus, à gauche :
McGovern et Wallace Bufford se préparent pour une mission à Cat Bi, le 12 avril 1954. Ils devaient trouver tous les deux la mort le 6 mai.
(Photo E.C. Kirkpatrick, Air America Association, courtoisie Dr. Larry Sall)

Ci-dessus, à droite :
le « 571 » des « Packet Rats » (65th TCS) sur le tarmac de Cat Bi au départ d'une rotation en avril 1954. Les décorations étaient vertes.
(ECPA-D)

doivent être déposées et, dans cette configuration, le C-119 est un véritable veau, très délicat à piloter surtout de nuit et en formation. Sans instrument de visée, les pilotes larguent en aveugle, sans trop savoir s'ils sont réellement au-dessus des positions ennemies. Comme contractuellement les pilotes de la CAT ne sont pas autorisés à participer à des missions de guerre, ces bombardements imposent une surcharge de travail aux navigants français et un surcroît de fatigue aux appareils.
On ne connaîtra jamais les résultats de ces missions. En règle générale, le bombardement par avions de transport n'en donne aucun et il y a fort à parier que les missions napalm – bien que spectaculaires vues d'en haut – ne font pas exception.

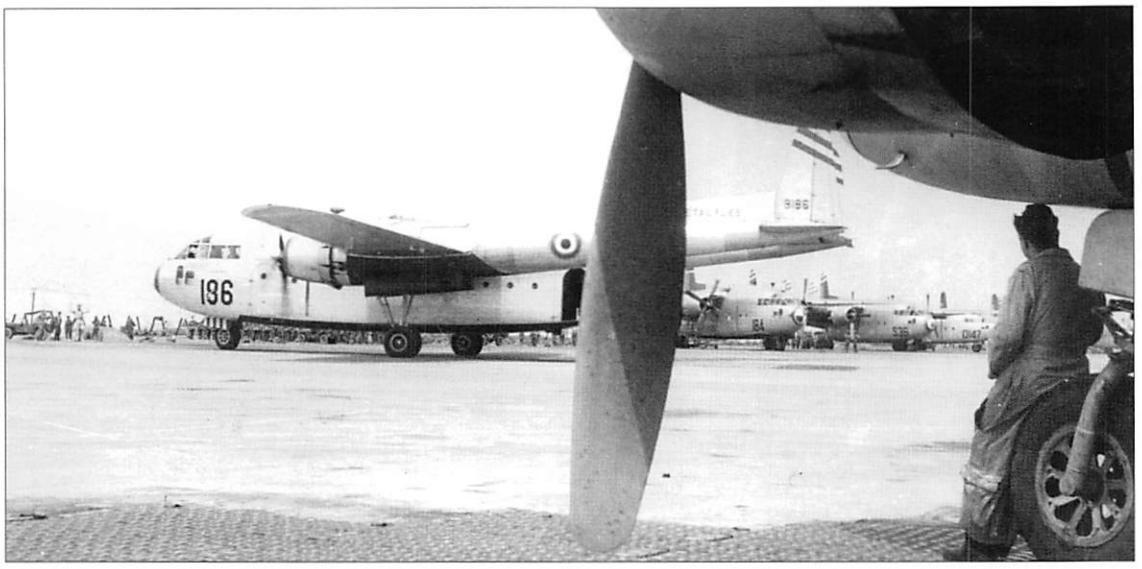
Sous le feu de la DCA

À mesure de la diminution de la surface du camp retranché, consécutive à la chute des points d'appuis du nord, et du renforcement de la DCA viêt, d'autres procédures sont mises en œuvre pour les C-119 :

Henri Soulat
L'homme de la situation

Henri Soulat est né à Limoges le 16 décembre 1918. Engagé en mai 1937, il est affecté à la 5ème escadrille à Palmyre (Syrie). Il passe la guerre de 39-40 comme chef de la station radio de Deir ez-Zor. Il tente de rejoindre l'Irak tenu par les Britanniques en août 1940, mais il échoue et est transféré à la base de Rayack. Après la conclusion de la campagne de Syrie, en juillet 1941, il décide rallier les Français libres. Il passe son brevet de radio-mitrailleur et est affecté au groupe *Lorraine* en octobre 1941.
Il participe avec son groupe à la campagne de Libye. Le 16 mars 1942, il est blessé lors d'une collision de quatre Blenheim au décollage. Il est ensuite transféré en Grande-Bretagne et retrouve le *Lorraine* équipé désormais en Boston en août 1943. Il est promu adjudant.
Nommé sous-lieutenant en août 1944, il quitte le *Lorraine* pour rejoindre le GR 3/33 *Périgord* qui opère au-dessus des poches de l'Atlantique. Lorsque la guerre se termine, Henri Soulat, compagnon de la Libération, est titulaire d'une croix de Guerre avec quatre palmes et deux étoiles. Il décide de rester dans l'armée de l'Air et passe son brevet de pilote en 1948.
En septembre 1950, il est affecté en Indochine comme pilote de transport. Après un permier « tour d'opérations » de dix-huit mois il rentre en France avant de revenir en Indochine en septembre 1952. Le capitaine Soulat prend le commandement du second détachement de C-119 à Cat Bi et il effectue lui-même la première et la dernière missions au-dessus de Diên Biên Phu.
Il quitte l'Indochine en juin 1954 et rejoint l'escadrille d'instruction des parachutistes à Pau, où il profite de l'occasion pour passer son brevet. En 1956, il commande l'unité aérienne d'Ivato (Madagascar) puis est dirigé sur Touggourt où, de 1959 à 1961, il dirige les opérations aériennes dans le Sud algérien. Sa dernière affectation outre-mer est à Pointe Noire (Congo), où il reçoit sa promotion au grade de lieutenant-colonel.
Il effectue ses dernières années de service à Coblence puis à l'état-major de la FATAC à Lahr avant de quitter l'armée de l'Air en 1967. Commandeur de la légion d'Honneur, il sera promu colonel de réserve en 1970 et prendra sa retraite définitive à Pau. Henri Soulat décède le 23 mai 1989.

D'après la biographie publiée par le colonel Paul Dompnier dans InfoCOTAM du 1er semestre 1991 (courtoisie P-C. Renaud).



Le C-119C « 196 » des « Blue Tail Flies » (64th TCS) passe devant l'impressionnant alignement des C-119 pour prendre la piste. (ECPA-D)

– de jour

– à 1 000 m [12] : 1 à 3 passages, petits colis de 100 kg maximum;

– à 1 000 m, sans retard à l'ouverture, 2 à 3 colis calibrés « Siky » servant à déterminer le point de largage, puis petits colis en 1 à 3 passages. Les « Siky » sont en général lancés par un leader qui renseigne ensuite les autres avions;

– à 2 500 m, avec retard à l'ouverture (dispositif pyrotechnique – le système Gin Mann, jugé inconstant, ne sera pas employé), petits colis en 1 à 3 passages;

– de nuit

– à 800 m, petits colis en 1 à 3 passages.

Toutefois, pour mieux assurer leurs largages, la plupart des pilotes de C-47 continueront à descendre le plus bas possible.

Le 23 mars, le lieutenant Clairé tente un départ de nuit à bord du « 186 ». En raison des dégradations subies par la piste, le contrôle n'autorise son utilisation que sur la moitié de sa longueur et de sa largeur. Dans le crachin, l'appareil lourdement chargé tente de s'arracher sur une distance beaucoup trop courte. Trop sollicité, l'un des moteurs lâche au plus mauvais moment. Le Packet se « vautre » en bout de piste et tout l'équipage en sort miraculeusement indemne. Cet accident provoque la colère du général McCarty auquel le capitaine Soulat aura toutes les peines du monde à expliquer qu'on ne fait pas d'omelettes sans casser d'œufs. Signalons en passant que les accidents seront très rares.

À DBP, la DCA « rebelle » se montre de plus en plus précise. Le 367ème régiment du Viêt-minh dispose d'une bonne centaine de mitrailleuses de 12,7 mm dont la portée n'excède pas 800 mètres d'altitude et d'environ quatre-vingts canons de 37 mm efficaces jusqu'à 2 300 mètres.

La DCA va successivement abattre les C-47 suivants :

– 24 mars : 44-76498, GT 1/64 *Béarn*, équipage du capitaine Koenig (7 disparus);

– 25 mars : 44-76423, GT 1/64 *Béarn*, équipage du capitaine Boeglin;

– 27 mars : 43-48267, GT 2/63 *Sénégal*, équipage du capitaine Dartigues (7 tués);

– 31 mars : 43-49878, GT 2/64 *Anjou*, équipage de l'adjudant-chef Guiraud (7 disparus).

En outre, dans la nuit du 27 au 28 mars, le commandant Blanchet du *Béarn* est le dernier pilote à poser un C-47 dans la cuvette; il n'en repartira pas, l'appareil étant détruit le lendemain matin par un tir de mortier.

Le 24 avril, le C-119 « 536 » de Paul R. Holden est touché par un obus de 37, dont des éclats se logent dans le bras gauche du pilote. Son copilote, Wallace Bufford, arrête l'hémorragie avec un tourniquet, termine la mission et retourne se poser à Cat Bi. Les médecins militaires français parlent d'amputer Holden qui refuse toute intervention. Craignant d'être anesthésié et opéré contre sa volonté, il fait monter la garde à plusieurs de ses camarades devant la porte de sa chambre. Il sera transporté le lendemain à Clark Field où son bras sera sauvé.

Le personnel de la CAT se met à nouveau en grève, contraignant l'état-major à remplacer les civils américains défaillants par des militaires français, tirant à nouveau sur les ressources des groupes de transport. Une fois encore, pour quelques dollars de plus, l'affaire finira par s'arranger.

Deux jours plus tard, c'est au tour de Hugh Hicks d'être pris pour cible par les 37 viêt. La prompte intervention d'un F6F de la 11F fait taire la batterie et empêche le pire. Le C-119 rentre péniblement à Cat Bi. La première chose que Hicks demande après son atterrissage c'est de connaître le nom du pilote français : « *Je veux savoir qui m'a sauvé la vie* ». L'aile doit être changée. L'opération se passe sous les yeux d'un inspecteur de l'USAF. L'air inquiet, celui-ci se tourne vers le pilote Fred Walker [13] :

– *C'est un trou d'obus ?*

– *Ouais.*

– *Pas de réservoirs auto-obturants, pas de blindage. Vous n'étiez pas censés les piloter au combat.*

– *On ne serait pas fâchés d'arrêter !*

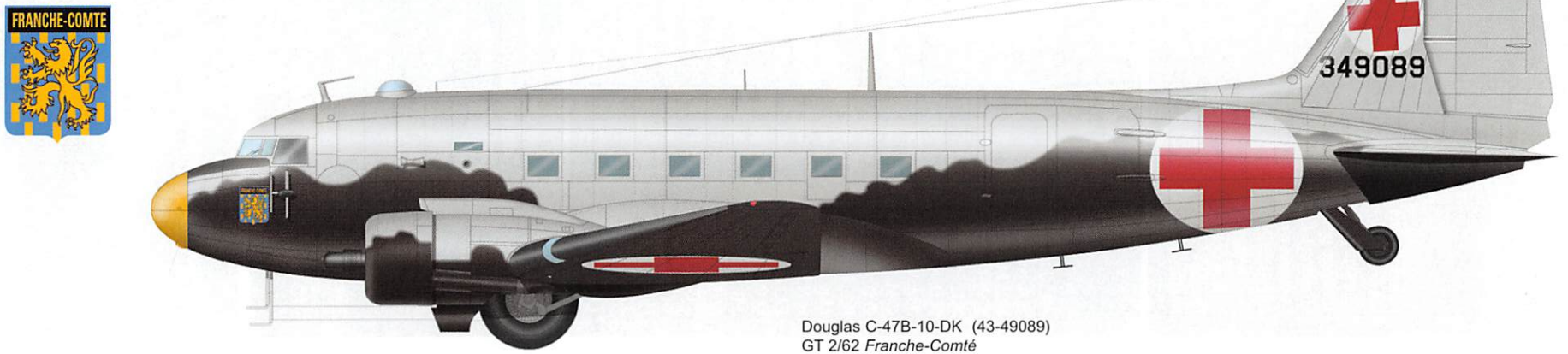
Le mort d'Earthquake McGoon

Le 6 mai, McGovern décolle à bord du « 149 ». Comme il en a pris l'habitude, il embarque une cargaison de canettes de bière, achetées sur ses deniers personnels, et un paquet de factures. Il parachute les premières au-dessus des lignes françaises et balance les secondes sur les positions viêt. Sa

[12] Les altitudes sont donnés QNH, c'est-à-dire par rapport au niveau de la mer. Il faut savoir que la cuvette de DBP se situe à 400/500 m sous le niveau de la mer.

[13] F. Smith, op.cit.

© P-A. Tilley, 2003



Douglas C-47B-10-DK (43-49089)
GT 2/62 *Franche-Comté*
Do Son, début 1954.

Bristol 170 Freighter 21 (c/n 12774)
F-VNAK
Air Viêt Nam
Diên Biên Phu, janvier 1954.

mission consiste à larguer une pièce d'artillerie sur la position *Isabelle*. À cinq kilomètres de la DZ, un obus de 37 touche l'appareil à la hauteur du moteur gauche. McGovern le coupe aussitôt et met l'hélice en drapeau. « *On a pris un coup direct*, signale-t-il par radio. *Nom de D...! Où sont les chasseurs ?* »

Un second obus déchire la poutre droite du C-119. McGovern tente désespérément de conserver le contrôle de l'appareil. Il parvient à reprendre assez d'altitude pour effacer une colline, mais l'avion semble mal en point.

Steve Kusak, qui vole derrière lui, a son pare-brise maculé par l'huile qui s'échappe du moteur. Il demande à McGovern si tout va bien. « *Du gâteau !* », répond celui-ci.

– *De quelle côté les collines sont-elles les plus basses ?*, ajoute-t-il.

– *Tourne à droite*, répond Kusak.

– *Est-ce que les hélicos ont quitté Hanoi ?*

– *Pas encore.*

Sur un moteur, le « 149 » commence à perdre progressivement de la hauteur. Il évolue maintenant à raser la cime des arbres.

– *Saute !*, lui crie Kusak.

– *La ferme, je suis occupé !*

McGovern a repéré un espace plat au bord d'une rivière près d'un village. Il veut se poser. Après sa libération miraculeuse des geôles chinoises, il avait juré qu'il ne se laisserait plus jamais enfermer. L'appareil continue à perdre de l'altitude. Calme, presque détaché, McGovern adresse un dernier message : « *Cette fois, on dirait que c'est la bonne, fiston* ».

Le « 149 » percute le sol en pleine forêt, près de Muonghet, à 120 km de DBP. L'avion part en soleil et explose. James McGovern et son copilote, Wallace Bufford, sont tués, ainsi que trois membres de l'équipage français, le caporal-chef Bataille, le caporal Rescourio et le deuxième classe Moussa. Seul le sous-lieutenant Arnaud échappe par miracle à la mort :

« *J'étais arrivé de France la veille. Le matin, je m'étais présenté au capitaine qui commandait la CRA* [compagnie de ravitaillement par air]. *Il m'avait dit que pour mieux comprendre le travail dont j'étais chargé, il serait bon que je participe à une mission. Je suis donc monté dans un Packet piloté par un équipage américain. Au-dessus de DBP, nous avons lancé nos colis. C'est juste après le largage que nous avons été touchés par deux obus de DCA. Un moteur a été touché de plein fouet. Le choc a été violent. L'autre largueur et moi-même avons été projetés sur le plancher. J'ai entendu le pilote jurer comme un charretier. Le largueur a commencé à paniquer en hurlant que nous étions tous foutus parce que le Packet ne pouvait pas voler sur un moteur.* »

Derrière l'avion de McGovern se trouve celui du lieutenant Clairé :

« *J'ai distinctement aperçu le moteur du Packet exploser sous l'impact d'un obus de 37. Une épaisse fumée a aussitôt jailli. Le pilote a cherché à mettre l'hélice en drapeau, mais, visiblement, n'y est pas parvenu. Sur un moteur il a réussi à reprendre de l'altitude et à sauter les montagnes à l'extrémité de la cuvette. Il s'est ensuite enfoncé dans une vallée et a commencé à perdre de l'altitude. Je l'ai perdu de vue au-dessus de la forêt dans la région de Na San.* »

« *L'avion s'est mis à piquer*, poursuit Arnaud, *d'abord*

Tableau I
Activité du transport aérien sur Diên Biên Phu
(20.11.53 - 07.05.54)

	C-119	C-47
Nbre rotations	1 569	4 145
Heures de vol	4 491	11 839
Tonnage parachuté	9 137	2 810
Tonnage posé	-	4 632
Missions « Luciole »	-	312
Missions « napalm »	78	35
Avions touchés DCA	40	66
Avions abattus	1	4
Avions détruits sol	1	3
PN tué	5	12
PN blessé	3	3

Pilotes de la CAT
(13.03 - 07.05.54)

A.L. Judkins	(64)	D.R. Price	(39)
S.A. Kusak	(59)	A.D. Wilson	(36)
H.L. Marsh	(58)	E.F. Shilling	(34)
E.W. Cedergren	(57)	R.F. Watts	(33)
A.L. Pope	(57)	C.E. Hayes	(32)
N.D. Hicks	(56)	W.D. Gaddie	(29)
J.M. Verdi	(56)	F.F. Walker	(21)
C.M. Pinkava	(54)	W.C. Buttons	(14)
D.D. Carden	(52)	S.E. Dew	(13)
K.L. Milan	(49)	D.A. Lampard	(13)
M.K. Clough	(48)	J.R. Dexheimer	(12)
N.N. Forte	(48)	R.N. Duke	(12)
F.L. Hughes	(48)	R. Richardson	(11)
M.W. Shaver	(48)	H.J. Hudson	(10)
J.B. McGovern	(46)	E.L. Porter	(9)
M. McCallum	(41)	W.P. Hobbs	(6)
T.C. Sailer	(41)	P.R. Holden	(5)
R. Brongersma	(39)	J. Anastasakes	(4)
H.H. Hicks	(39)	S. McDonnel	(2)
J.R. Plank	(39)	W. Bufford	(?)

Entre parenthèses, le nombre de rotations de chacun.

Heures de vol totales du transport
(20.11.53 - 07.05.54)

	C-119	C-47
Diên Biên Phu	4 491	11 839
Reste Indochine	1 350	22 561
TOTAUX	5 841	34 400

Pilotes du premier détachement (juin 1953)

Capitaine Depardon
Capitaine Amanou
Capitaine Aumont
Capitaine Brit
Capitaine Lidon
Capitaine Rols
Capitaine Soulat
Lieutenant Bertin
Lieutenant Clairé
Lieutenant Clément
Lieutenant Faure
Lieutenant Flachart
Lieutenant Marchal
Lieutenant Oustric
Lieutenant Uhrig

Tableau II
Activité des C-119
sur Diên Biên Phu
(20.11.53 - 07.05.54)

Phases		Rotations	Tonnage	Napalm	Heures vol
Phase I	(20.11 - 23.11)	2	13	6	6
Phase II	(23.11. - 25.11)	3	18	-	9
Phase III	(27.11 - 31.01)	650	3 900	-	1 852
Phase IV	(01.02 - 12.03)	166	898	-	472
Phase V	(13.03 - 07.05)	748	4 308	78	2 152
TOTAUX		1 569	9 137	78	4 491

lentement puis la pente s'est accentuée. Le caporal-chef qui était dans le poste de pilotage est venu nous dire que le pilote allait tenter un atterrissage de fortune et nous a demandé de nous asseoir en boule le dos à la paroi. Le choc a été violent. J'ai entendu un bruit terrible et j'ai perdu connaissance. Quand je suis revenu à moi, j'étais allongé dans l'herbe à plusieurs dizaines de mètres de l'épave qui brûlait. J'avais été miraculeusement éjecté à l'impact et j'étais le seul survivant. »

Recueilli par la population locale et sommairement soigné, le sous-lieutenant Arnaud est conduit à un poste militaire français. Il sera évacué sur la métropole quelques jours plus tard.

La mort de « Earthquake McGoon » est vivement ressentie par les pilotes de la CAT. Toutefois, elle n'aura aucune répercussion directe sur les opérations, car celles-ci cessent le lendemain 7 mai, avec la chute du camp retranché.

La bataille de Diên Biên Phu terminée, les équipages américains ne tardent pas à regagner les Philippines. Le 23 mai, il reste encore 12 C-119 à Cat Bi. Après leur transfert à Tourane, ils poursuivent leurs missions, larguant des munitions, des barbelés, de la farine, des tôles sur Seno, acheminant du fret sur Saigon et transportant des passagers entre Haiphong, Saigon et Tourane. Les derniers C-119 sont restitués à l'USAF le 23 août.

Les accords de Genève signés le 21 juillet 1954 n'entraînent pas pour autant la disparition de la CAT du ciel de l'Indochine. Douze C-46 sont loués par les autorités françaises le 18 août pour le transport des réfugiés entre le Nord et le Sud Viêt-nam. Le tarif est de 262 dollars de l'heure de vol, avec un minimum garanti de 1 000 heures par mois, plus quelques avantages en nature pour les équipages. Baptisée « Cognac », cette opération débute le 22 août, mais très vite les Américains se rendent compte qu'ils ne transportent pas que des transfuges chinois (certains petits malins s'arrangeant pour déménager leurs boutiques ou leurs villas). Le nombre d'appareils est alors réduit à sept. L'opération prend fin le 4 octobre. Grâce au concours du colonel Nicot et de ses hommes, « Cognac » aura permis d'évacuer 19 808 hommes, femmes et enfants du Nord Viêt-nam [14].

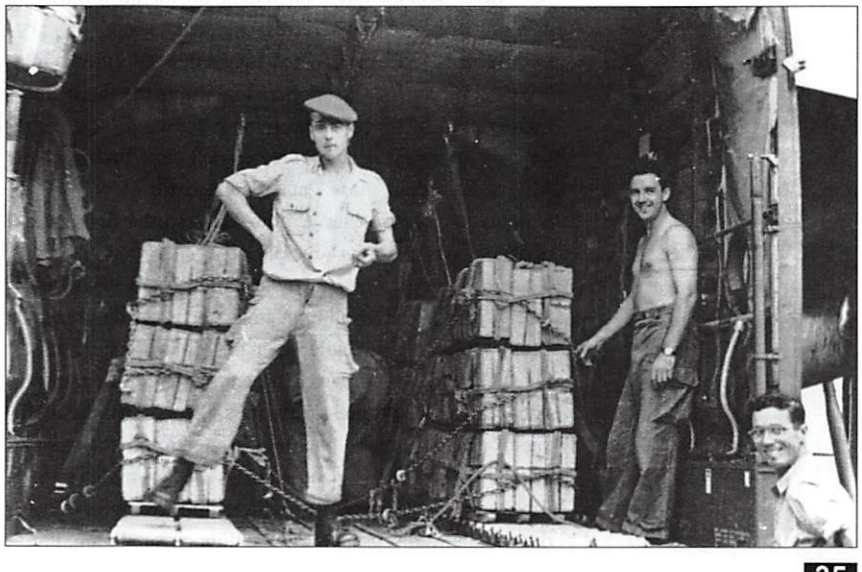
Quelques jours plus tard, la CAT quitte l'Indochine, n'y laissant qu'un unique C-46 à la disposition de la mission militaire américaine à Saigon (une antenne de la CIA). Elle y reviendra en tant qu'Air America, mais cela est une tout autre histoire.

Stalingrad en Indochine ?

Le parallèle entre le pont aérien sur DBP et celui de Stalingrad vient immédiatement à l'esprit. Dans un cas comme dans l'autre, l'aviation de transport a été mise à contribution pour assurer le ravitaillement d'un camp retranché. Dans un cas comme dans l'autre, elle a échoué parce qu'elle manquait de moyens adaptés à l'urgence et à l'ampleur de la situation.

Cependant, les ressemblances s'arrêtent là. Tandis que la Luftwaffe a pu bénéficier d'une piste pratiquement jusqu'aux derniers jours, l'aviation française a dû rapidement avoir recours aux parachutages. Or, ceux-ci n'ont évidemment pas la même efficacité, car il est nécessaire de prévoir un pourcentage de colis perdus, augmentant d'autant le nombre des rotations et tirant un peu plus sur des ressources humaines et matérielles déjà à la limite de la rupture. Très tôt abandonnés faute de moyens de manutention, les colis d'un tonne ont été remplacés dans des colis de 100 kg, dont la dispersion sur la DZ a exigé, au sol, d'importants efforts pour la récupération et, en l'air, des passages plus nombreux sous le feu nourri de la DCA ennemie.

Le S/GMMTA s'est plaint de n'avoir eu d'autre ressource



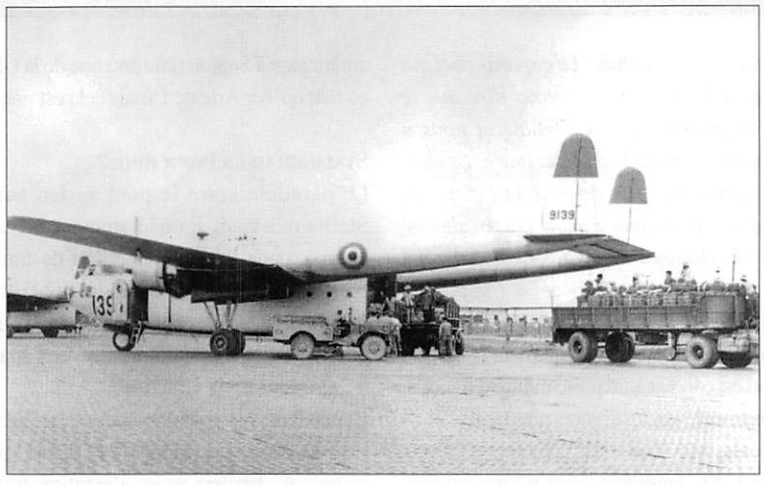
Deux largueurs devant un chargement de jerrycans d'essence destiné au camp retranché. Parmi le personnel navigant, ce sont les largueurs qui ont connu le plus de pertes. Beaucoup ont été atteints par des tirs d'armes de petit calibre lors de passages à basse altitude.
(Photo J. Mutin)

[14] *Perilous Missions* – W.M. Leary – The University of Alabama Press, 1984.

que de faire voler ses navigants nuit et jour, diminuant le temps de repos entre deux missions et augmentant la fatigue génératrice de stress et d'erreurs. La plupart des équipages ont dépassé la limite de 85 heures de vol par mois et certains ont été mis d'office au repos par le corps médical.

Le gouvernement avait décidé depuis longtemps de sortir de l'ornière indochinoise. Il était illusoire s'espérer le moindre renfort. Le général Fay, chef d'état-major de l'armée de l'Air, avait d'ailleurs été très clair sur le sujet : « *L'OTAN sera servi en premier et l'Indochine s'il en reste* ». Et il ne restait pas grand chose.

En revanche, depuis la fin de la guerre de Corée, les Américains étaient prêts à fournir aux Français tout le matériel dont ils avaient besoin. À la mi-avril 1954, un véritable pont aérien avait été mis en place par l'USAF entre le Japon, Manille et l'Indochine, avec une cinquantaine de C-54, C-119 et C-124. Le 317th TCG, basé à Neubiberg, avait reçu l'ordre de faire mouvement sur les Philippines avec ses C-119. La chute de DBP annula le transfert.



Pour des raisons pratiques, les portes arrière furent déposées lors des missions de ravitaillement du camp retranché. Cette configuration affectait sérieusement les qualités de vol du C-119 et une mission de trois heures nécessitait une certaine résistance physique de la part des deux pilotes. (Collection J. Mutin)

Un bouc-émissaire tout trouvé

Pendant et après les opérations, le S/GMMTA a été l'objet de vives critiques de la part de l'armée de Terre. En particulier, le général Navarre l'a accusé ouvertement de ne pas avoir préparé de terrains suffisamment proches, de mal utiliser ses moyens et d'avoir failli dans l'élaboration de ses prévisions et de ses plans. Sans aller jusqu'à dire que c'était l'hôpital qui se moquait de la charité, il est bon de rappeler que l'armée de l'Air n'était aucunement responsable de la situation à DBP, pas plus que de la coupable sous-estimation des possibilités du Viêt-minh en matière de logistique. Par deux fois, le colonel Nicot, sentant que l'on tentait de lui faire porter le chapeau, demanda à être relevé de ses fonctions.

Le S/GMMTA n'a jamais été à même de concentrer la totalité de ses moyens à cette opération. En effet, bien d'autres missions lui incombaient, comme par exemple les opérations d'aérotransport dans la région de Luang Prabang et de Muong Sai début mars. Par ailleurs, entre 15 et 18 C-47 étaient gardés en réserve pour des bombardements au napalm et des missions « luciole ».

Pour efficaces qu'aient pu être les bombardements des positions d'artillerie et les illuminations nocturnes du champ de bataille (missions « luciole »), on peut se demander s'il était raisonnable de les faire exécuter par des avions de transport dont on avait le plus pressant besoin ailleurs. En outre, l'efficacité des missions « napalm » a été fortement mise en doute en raison de l'inadéquation des moyens matériels et de l'inexpérience des largueurs. Il n'en reste pas moins que lors des premières discussions en vue d'un cessez-le-feu, l'arrêt des bombardement au napalm a été la première exigence formulée par les représentants du Viêt-minh.

Un chiffre peut en cacher un autre

Comme souvent, les statistiques officielles sont peu exploitables et il parfois impossible de recouper les différents tableaux entre eux. Le rapport du colonel Nicot n'échappe malheureusement pas à cette règle.

Les rotations des équipages américains sont-elles incluses dans le tableau ? Le tonnage *parachuté* inclut-il aussi les *drops* (lancers sans parachute) ? La version officielle du Tableau II présente une coquille de taille : le total du tonnage est donné pour 2 137 alors que l'addition de la colonne donne 9 137. Une inversion de chiffres (1 659 au lieu de 1 569) est à l'origine d'une différence de 90 rotations entre le Tableau I et le Tableau II. Les totaux ont été corrigés par nos soins. Autre point d'interrogation : le dernier jour de la Phase I est identique au premier jour de la Phase II.

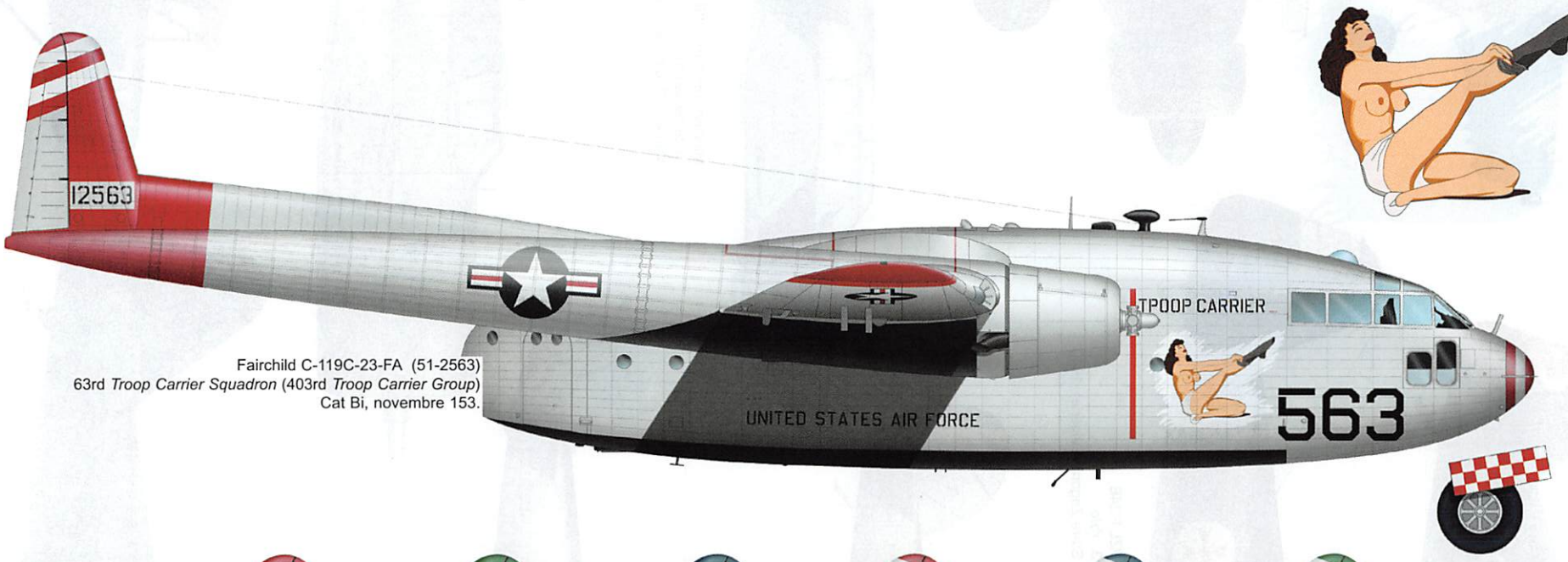
Si l'on rapporte le nombre de rotations au nombre de jours qu'a duré l'opération (57), on obtient une moyenne quotidienne de 29 pour les C-119 et 72 pour les C-47, ce qui représente un peu moins d'une rotation par jour et par appareil pour les C-47. Le nombre de C-119 a varié entre 16 et 29 machines, avec une moyenne de 25, ce qui permet d'estimer que les C-119 ont accompli un peu plus d'une rotation par jour et par avion.

Selon le colonel Nicot, la moyenne des rotations pour l'ensemble des moyens mis en œuvre (civils et militaires) s'établit à 47 par jour, soit la moitié des appareils et des équipages disponibles (aux environs de 100). Considérer ce taux comme un sous-emploi serait oublier que l'aviation de transport n'avait pas que DBP à ravitailler. Les C-47 ont effectué pendant cette période deux fois plus d'heures de vol sur le reste du territoire que sur la cuvette (Tableau I). Et qui dit augmentation de l'activité, dit raccourcissement du délai entre deux révisions et, pendant les révisions, les avions ne volent évidemment pas.

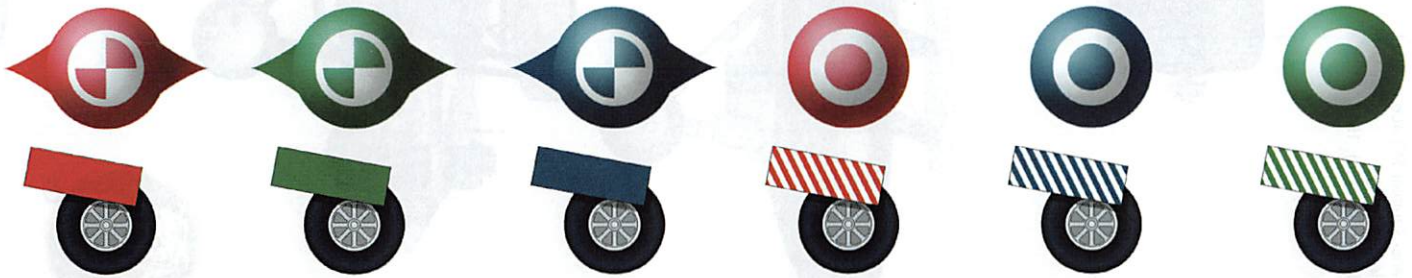
Les QRF, ces missions où les appareils font demi-tour avant d'avoir largué leur charge, sont chiffrés à 39 pour les C-119 (14,4% des sorties) et à 82 pour les C-47 (9,6%) sur une période allant du 13 mars au 12 avril. Ces taux peuvent sembler importants, mais ils sont la conséquence inévitable d'une météo capricieuse et d'une utilisation trop intensive du matériel.

En dépit des vives critiques dont elle a fait l'objet, l'aviation de transport a assuré un effort maximal pour tenter de ravitailler DBP. Quelle que soit la manière dont on triture les chiffres, c'est indéniable. De toute façon, il lui était impossible de redresser à elle seule une situation par trop compromise.

© P.-A. Tilley, 2003



Fairchild C-119C-23-FA (51-2563)
63rd *Troop Carrier Squadron* (403rd *Troop Carrier Group*)
Cat Bi, novembre 153.



50th TCS/314th TCG
The Red Devils

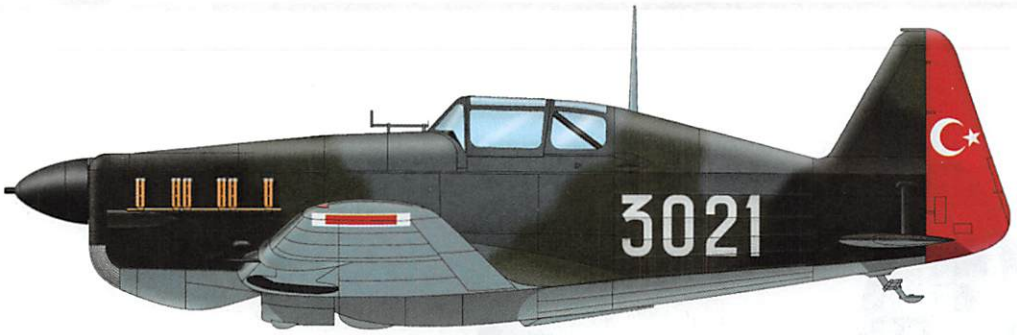
61st TCS/314th TCG
The Green Hornets

62nd TCS/314th TCG
The Blue Barons

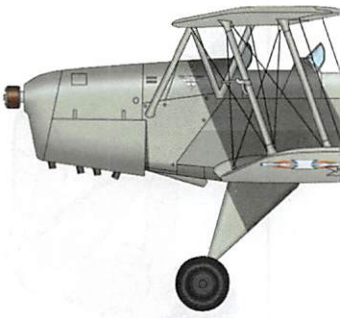
63rd TCS/403rd TCG
The Flying Jennies

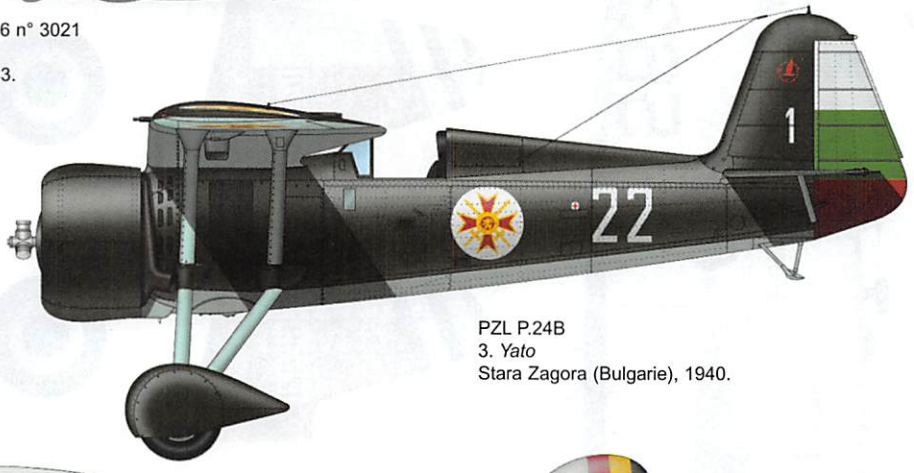
64th TCS/403rd TCG
The Blue Tail Flies

65th TCS/403rd TCG
The Packet Rats

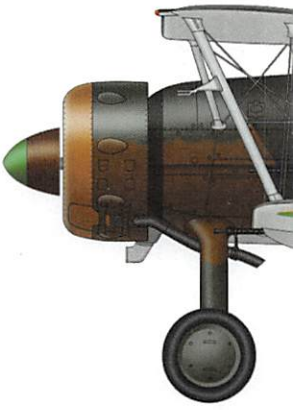


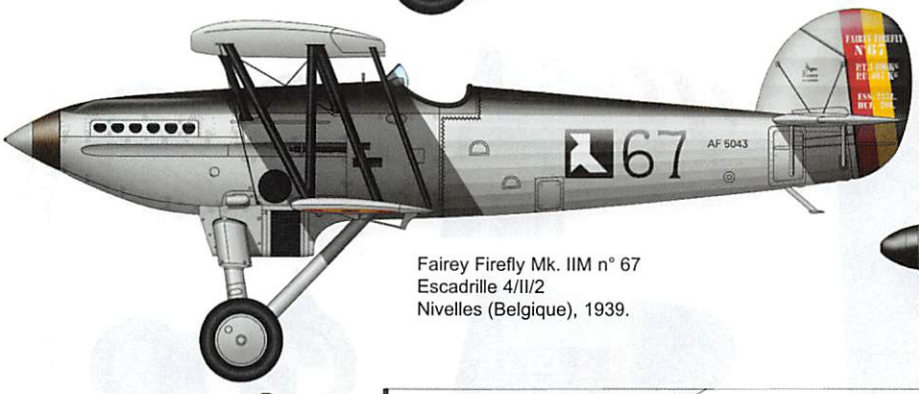
Morane-Saulnier MS.406 n° 3021
École de pilotage
Eskisehir (Turquie), 1943.



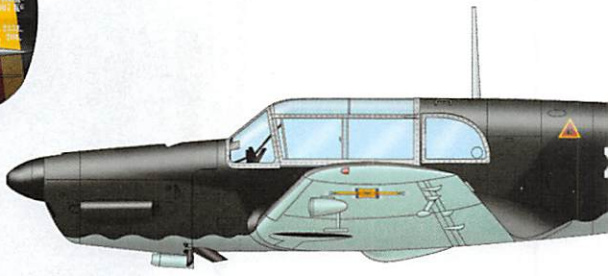


PZL P.24B
3. *Yato*
Stara Zagora (Bulgarie), 1940.

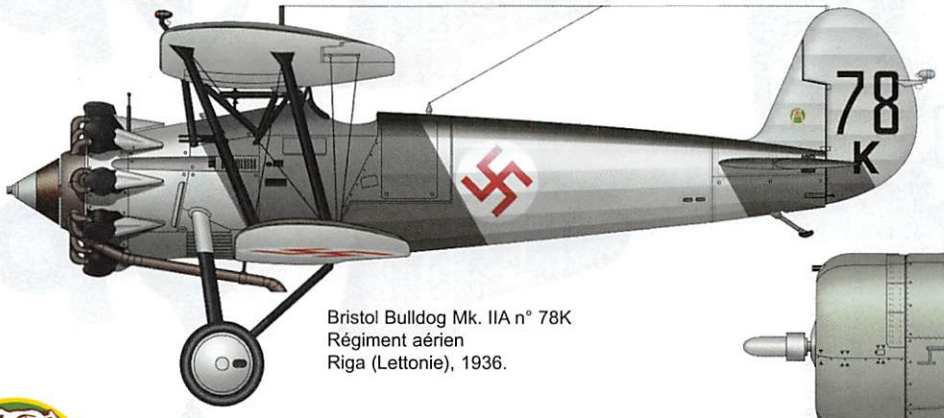




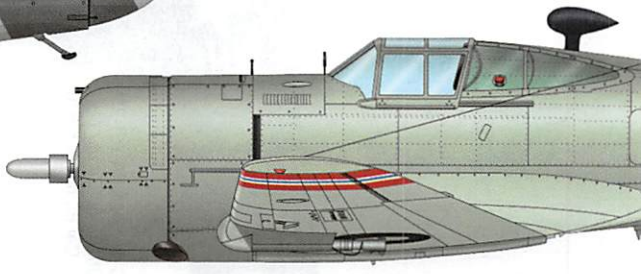
Fairey Firefly Mk. IIM n° 67
Escadrille 4/II/2
Nivelles (Belgique), 1939.

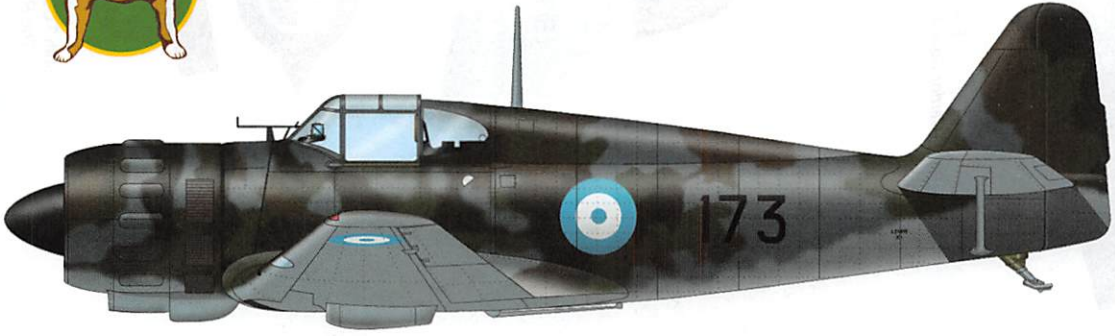


Messerschmitt Bf 108B n° 1118
Unité de liaisons
Mamaia (Roumanie), 1941.



Bristol Bulldog Mk. IIA n° 78K
Régiment aérien
Riga (Lettonie), 1936.



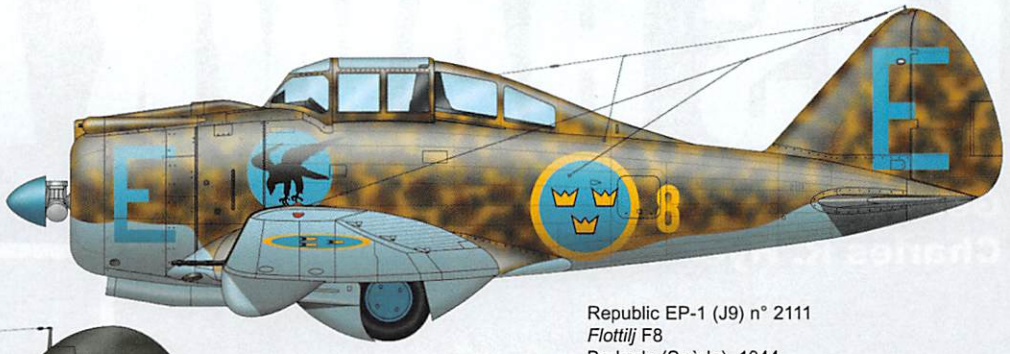


Bloch MB.151 n° 173
24 *Mira*
Eleusis (Grèce), avril 1941.

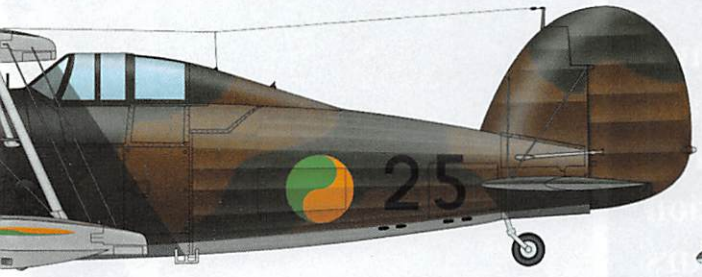
© P-A. Tilley - 2003

Export 1936 - 1940

Bücker Bü 131
École de pilotage
Mostar (Yougoslavie), avril 1941.

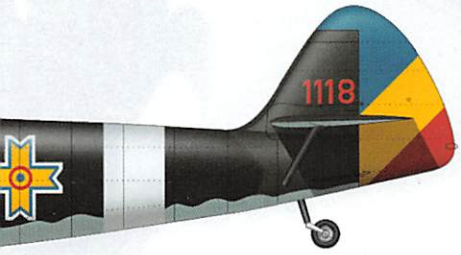


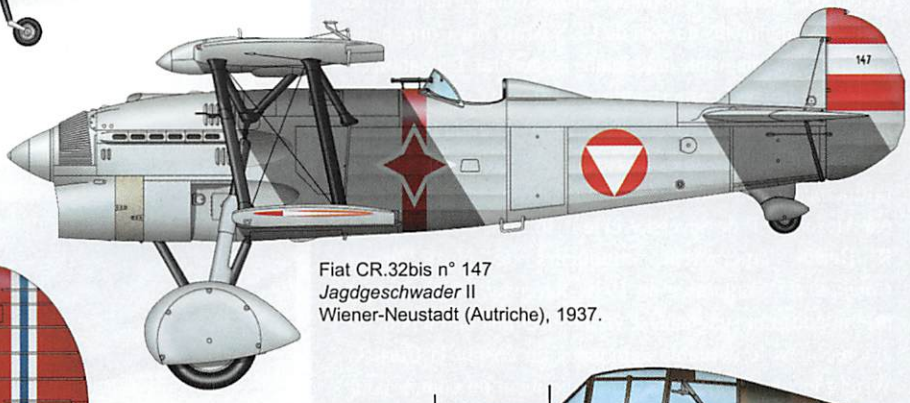
Republic EP-1 (J9) n° 2111
Flottilj F8
Barkady (Suède), 1944.



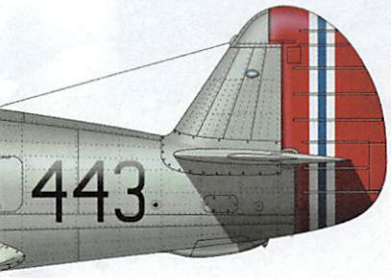
Gloster Gladiator Mk. I n° 25
1st *Fighter Squadron*
Baldonnel (Eire), 1939.

Fiat C.R.42
1/4 *Vadaszszazad*
Matyasfold (Hongrie), 1940.

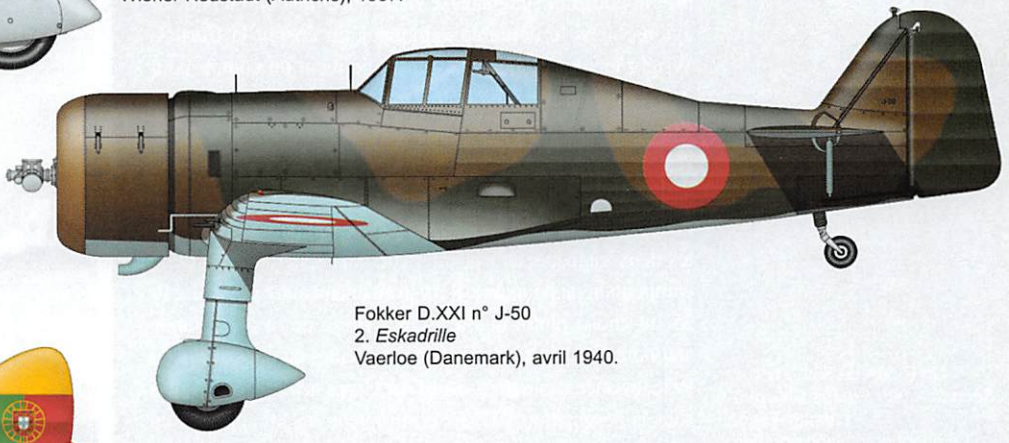




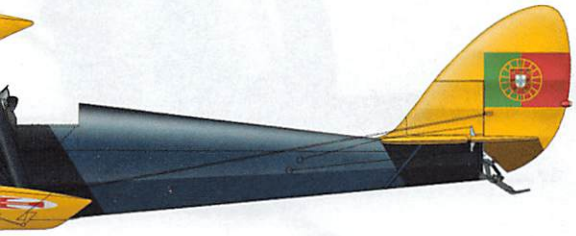
Fiat CR.32bis n° 147
Jagdgeschwader II
Wiener-Neustadt (Autriche), 1937.



Curtiss H-75A-8 n° 443
École de pilotage de « Little Norway »
Island Airport, Toronto (Canada), 1941.

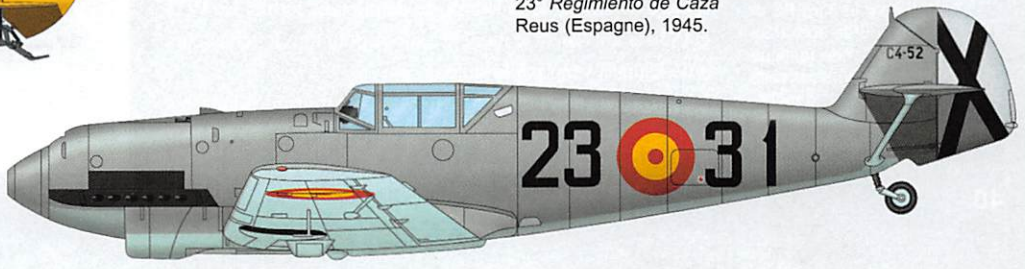


Fokker D.XXI n° J-50
2. *Eskadrille*
Vaerloe (Danemark), avril 1940.



OGMA DH.82A n° 145
Sintra (Portugal), 1939.

Messerschmitt Bf 109B-2 n° C4-52
23° *Regimiento de Caza*
Reus (Espagne), 1945.



LES HAWK AMÉR

Gérard Beauchamp
Charles R. Hyer

Avec l'USAAF, le Curtiss Hawk n'a connu qu'un unique jour de gloire – et encore, pendant seulement deux heures. Cependant, il constitua un appareil de transition idéal entre les biplans démodés et les chasseurs lourds de deuxième génération. Si l'aviation américaine parvint à rattraper son retard technologique en un temps record, elle le doit en grande partie au Curtiss Hawk.

Un P-36A du 36th *Pursuit Squadron* (8th *Pursuit Group*) à Langley Field. Le capot était blanc pour les appareils de cette escadrille (rouge pour le 33rd PS et jaune pour le 35th PS). On note que le code tactique (PH50) était répété sous l'aile gauche. (Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent de la collection de G. Beauchamp)

La période troublée de la fin des années trente amenèrent de grands changements au sein de l'US Army Air Corps et de l'industrie aéronautique américaine en général. L'aviation de poursuite (chasse) américaine entrait dans une nouvelle phase. Précédant l'arrivée du Seversky P-35 et du Curtiss P-36A, beaucoup d'avions américains n'étaient en fait qu'un raffinement des avions de la Grande Guerre. Le P-35, conçu par Alexandre P. de Seversky, et le P-36, conçu par Donovan R Berlin, émergèrent vainqueurs de la « *Pursuit Competition* » organisée en 1936. Seversky, officiellement promulgué grand gagnant, se vit attribuer un contrat pour 77 avions, mais le véritable vainqueur fut en fait la Curtiss-Wright lorsque, l'année suivante, elle reçut un contrat pour 210 exemplaires de son P-36.

Mais, on peut se demander pourquoi seulement 77 avions ? À l'époque de la grande dépression, l'Air Corps avait tout juste assez de fonds pour remplacer les avions perdus par accidents, usures, etc., ce qui équivalait à 80 appareils. Bien que les deux gagnants étaient inférieurs aux spécifications de la compétition de poursuite, il n'y avait aucun autre choix. Le P-35 fut choisi plutôt que le P-36 à cause de sa plus grande autonomie de vol. Conscient des meilleures qualités de vol du P-36, aisance d'entretien, etc., l'Air Corps acheta trois Curtiss sous la désignation Y1P-36, pour obtenir les 80 appareils en question. Avec leur construction tout métal, leur train d'atterrissage escamotable et leur poste de pilotage fermé, les P-35 et P-36 établissaient le modèle à suivre pour tous les chasseurs américains à venir par la suite.

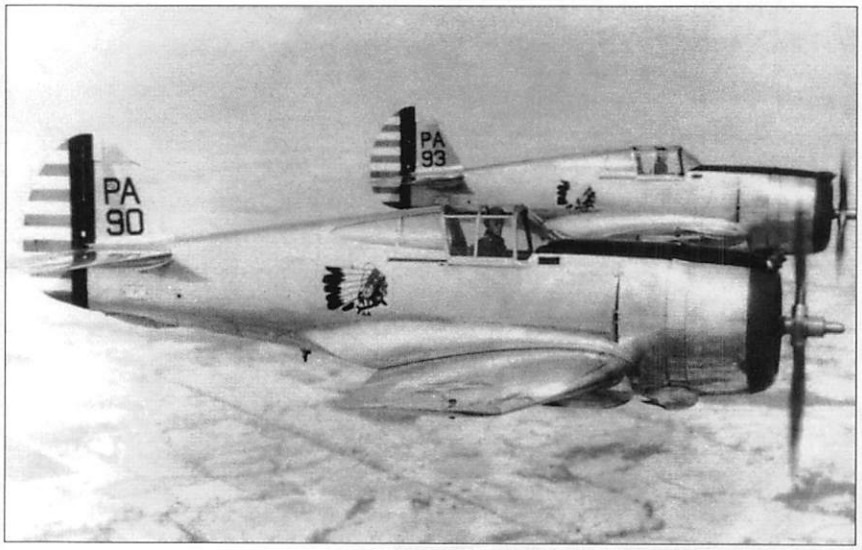
L'histoire de l'aviation de chasse en Amérique dans les années 1930 se résume à une histoire d'aérodromes. L'Air Corps avait quatre groupes de chasse (*Pursuit Groups* ou

ICAINS

PREMIÈRE PARTIE
COAST TO COAST

PG) en Amérique continentale : le 1st PG à Selfridge Field, Michigan; le 8th PG à Langley Field, Virginie; le 17th PG à March Field, Californie; et le 20th PG à Barksdale, Louisiane. Lorsque le 17th PG devint un groupe d'attaque il ne resta plus que trois PG. En plus de ceux-ci, l'Air Corps avait deux groupes en des points plus stratégiques : le 16th PG à Albrook, zone du canal de Panama et le 18th PG à Wheeler Field, Hawaii, plus la 3rd PS à Nichols Field, Philippines. L'Air Corps était dans un état pitoyable. Le Boeing P-26, suranné sur toute la gamme, était l'avion vedette du temps, avec beaucoup d'escadrilles volant encore sur nombre de biplans P-6 et P-12, et biplaces PB-2A. Tout cela tandis que les Européens construisaient en nombre des chasseurs « modernes » et volaient sur Hurricane, MS 406 et Bf 109.

Les premiers P-36A furent livrés au 1st *Pursuit Group* et en particulier à son 94th *Pursuit Squadron*, unité mythique de l'USAAC, qui avait hérité de l'escadrille *Lafayette* son insigne de la tête de Sioux séminole.
On voit ici deux appareils de cet escadron en février 1940.

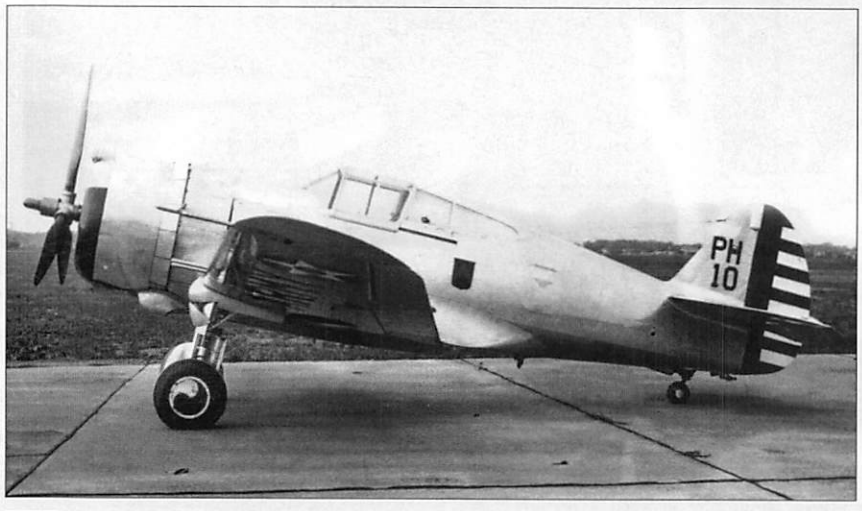


Livraisons et affectations

Le premier P-36A fut livré à Wright Field en avril 1938. À l'époque de la livraison des P-36 la somme totale de l'aviation de poursuite (chasse) de l'Air Corps comprenait six groupes actifs. Au moins une escadrille de ces nouveaux Hawk était affectée à cinq de ces groupes, soit : 1st *Group* (A), 8th *Group* (H), 16th *Group* (P), 18th *Group* (R) et 20th *Group* (T). Des groupes de chasse additionnels allaient être activés durant le programme d'expansion de 1939-1941, mais leur affectation en P-36 allait être minime.

La Curtiss-Wright Corporation n'était pas renommée pour être avant-gardiste en matière d'aviation, mais

Le prototype XP-36D, reconnaissable à ses mitrailleuses d'aile, aux essais à Langley Field en septembre 1939. Comme on le voit d'après les marques, cet appareil un peu particulier a été accaparé par le commandant du 8th *Pursuit Group*.



LES UNITÉS DE L'USAAC SUR CURTISS P-36

1st *Pursuit Group* (*Interceptor*)

Datant de la Première Guerre mondiale, cette unité constituait l'un des plus célèbres groupes de chasse. Son 94th *Squadron* avait pour insigne la tête de Sioux de l'Escadrille Lafayette. Le 1st *Group* avait été pendant plusieurs années le seul groupe de chasse de l'Air Corps,

Ses escadrilles étaient les 17th, 27th et 94th équipées en Seversky P-35 au moment où les premiers P-36A arrivèrent. Le 94th Sqn commença à s'équiper en Curtiss dès le 1er novembre 1938. Le 19 de ce même mois, 25 étaient basés à Selfridge Field, près de Mont Clemens (Michigan), un vieil aérodrome et sa résidence depuis le début des années 1920. Bien qu'il y ait eu deux pistes en ciment à Selfridge, les avions de chasse atterrissaient habituellement sur le gazon.

Trente P-36C furent pris en compte entre le 28 mars et le 4 mai 1939. Le 27th Sqn en réceptionna au moins 25 au cours de l'année 1939, l'escadrille volant simultanément les deux chasseurs rivaux (les P-35 le matin, les P-36 l'après-midi). Les autres Hawk furent pris en charge par l'escadrille d'état-major. Plusieurs P-26 et P-35 demeurèrent basés à Selfridge. Dix-huit appareils composaient la dotation normale de ces deux escadrilles. Comme le 17th Sqn ne vola jamais sur Curtiss, cela signifie qu'il hérita tous les P-26 et P-35.

En août 1939, les P-36C du tout nouveau 27th Sqn rejoignirent le 1st Sqn, une escadrille récemment formée à Maxwell Field (Alabama) et qui était rattachée au 2nd *Composite Group*. Le 27th Sqn avait été chargé d'essais de camouflage de diverses couleurs et formes, en plus d'autres essais requis par l'Air Corps à l'époque. Les Curtiss s'envolèrent pour Maxwell avec leur camouflage bariolé, aux mains des 20 pilotes du 1st *Group* qui formèrent le noyau de la nouvelle escadrille.

Le 17th Sqn fut transféré à Nichols Field (Philippines) pour être remplacé par le nouveau 71th Sqn. La plupart des P-36A du 94th Sqn furent expédiés à Wheeler et à Albrook Fields selon les clauses du programme d'expansion de l'Air Corps. Après le départ du dernier P-36, le 1st *Group* retourna à ses P-35. Les changements continuels étaient la norme à cette époque; les pilotes, équipes au sol et avions étaient déplacés d'un groupe à un autre et d'une base à une autre.

Les commandants successifs furent le *Maj.* EJ House (1937), le *Col.* HB Clagett (1938), le *Col.* LP Hickey (1939) et le *Lt-Col.* RS Israel (1941).

8th *Pursuit Group* (*Interceptor*)

Langley Field (Virginie) était la base de ce groupe depuis 1932. Le 8th *Group* comprenait trois escadrilles de chasse et une escadrille d'attaque (le 37th Sqn.) qui fut dissoute en janvier 1938. Restèrent donc les 33rd, 35th et 36th Sqn. Entre le 28 décembre 1938 et le 24 mars 1939, 78 P-36 furent livrés au groupe pour équiper les trois escadrilles plus l'état-major. Ces Curtiss incluaient les P-36D, E et F expérimentaux pour évaluation en service, qui furent assignés à l'escadrille d'état-major. Chaque escadrille, ainsi que celle d'état-major, reçut aussi un chasseur bimoteur Bell YFM-1 et trois Curtiss YP-37, tous pour évaluation et essais en service.

Le groupe déménagea à Mitchell Field (New York) le 14 novembre 1940 avec des P-40, car à cette date tous les P-36A avaient été remis au tout nouveau 36th *Group* ou expédiés à Wheeler et à Albrook Field. À Mitchell, le groupe devint une unité de la force de défense de New York.

Les commandants successifs furent les *Lt-Col.* WE Kepner (1938) et EM Morris (1940).

15th *Pursuit Group* (*Fighter*)
Constitué le 20 novembre 1940, le groupe fut activé à Wheeler Field (Hawaii) le 1er décembre 1940. À mesure que les nouveaux P-40B et P-40C arrivèrent à Wheeler, les P-36A furent transférés à ce nouveau groupe. Le 15th Group comprenait les 45th, 46th et 47th Sqn. Le 72nd Sqn (une quatrième escadrille) se joignit au groupe le 5 octobre 1941.
Les commandants successifs furent les *Maj.* CK Rich (01.12.40), *Maj.* LN Tindall (06.12.40) et *Lt-Col.* PW Blanchard (09.41).

16th *Pursuit Group* (*Interceptor*)
Ce groupe fut activé à Albrook Field, zone du canal de Panama, le 1er décembre 1932, comme unité de la force de défense du canal. On sait que les 24th, 29th et 43rd Sqn du groupe volèrent sur P-36 à Albrook entre février 1940 et janvier 1942 et à La Joya entre janvier 1942 et juin 1943.
Les commandants successifs furent les *Lt-Col.* WH Hale (1938) et *Maj.* AL Bump (1939).

18th *Pursuit Group* (*Interceptor*)
Ce groupe était à Wheeler Field (Oahu) depuis 1927. Cas typique des forces de l'Air Corps hors de l'Amérique continentale, la *Hawaiian Air Force* était équipée de matériel suranné, usagé, rejeté par les escadrilles continentales. Quelques escadrilles à Hawaii volaient encore sur quelques Boeing P-26 le matin même de Pearl Harbor.
Au milieu des années 1930 le groupe comprenait les 6th et 19th Sqn; le 26th Sqn fut transféré à un groupe de bombardement le 1er février 1940. En remplacement, le 78th Sqn avait préalablement été transféré au groupe. En 1941, les 44th et 73rd Sqn furent activés à Wheeler Field pour rejoindre le 18th Group.
Les commandants successifs furent les *Maj.* KM Walker (1940) et WR Morgan (1941).

20th *Pursuit Group* (*Interceptor*)
Basé à Barksdale (Louisiane) depuis 1932, ce groupe comprenait les 55th, 77th et 79th Sqn. Il fut le premier groupe à recevoir des P-36 en quantité. Vers la fin décembre 1938, les escadrilles comptaient 61 Hawk.
Depuis la transformation du 17th Group en groupe d'attaque en 1935, la Côte Ouest américaine était restée sans protection de chasse. Le 8 novembre 1939, transféré à Moffett Field (Californie), le 20th Group établit ses quartiers dans le grand hangar des dirigeables. Sa mission était d'effectuer des sorties d'entraînement au-dessus de la région de San Francisco Bay.
Le commandant était le *Lt-Col.* RG Hoyt (1937).

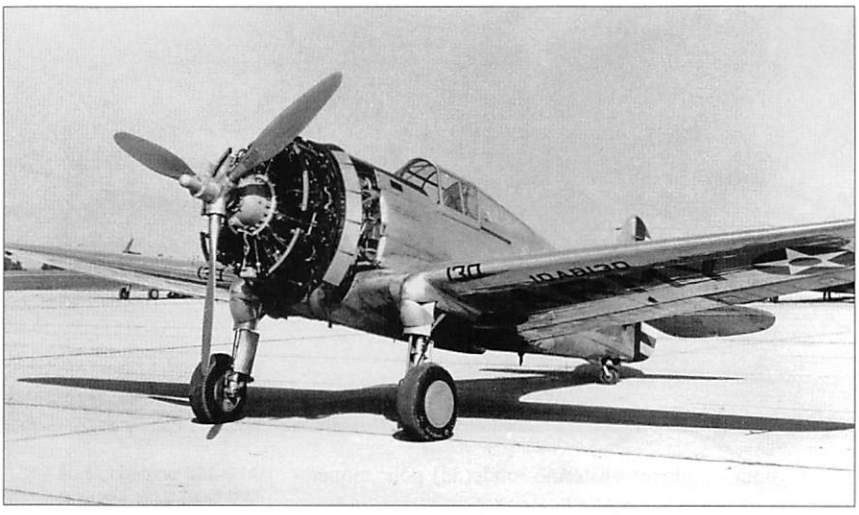
32th *Pursuit Group* (*Fighter*)
Constitué le 22 novembre 1940, le groupe fut activé à Rio Hato (zone du canal) le 1er janvier 1941, comme unité de la force de défense du canal de Panama. Le 51st Sqn du groupe vola sur P-36A à Rio Hato et Albrook Fields entre janvier et décembre 1941; à France et Howard Fields entre décembre 1941 et janvier 1942 et à La Joya Field entre mars 1943 et juin 1944. Le 53rd Sqn vola sur P-36A à Rio Hato et Albrook entre janvier et décembre 1941 et à France Field entre décembre 1941 et janvier 1943.
Les commandants successifs furent les *Capt.* RJ Browne (01.41), *Capt.* JB Buck (04.41) et *Lt-Col.* RJ Brown (08.41).

35th *Pursuit Group* (*Fighter*)
Constitué le 22 décembre 1939 avec des cadres provenant du 20th *Group*, ce groupe ne fut pas activé à Moffett Field avant le 1er février 1940. Les 35th et 20th *Groups* déménagèrent à Hamilton Field, au nord de San Francisco, où le 20th commença à recevoir des P-40 neufs en septembre 1940, abandonnant les P-36A au tout

Un P-36C un peu fatigué du 23rd *Composite Group* à Maxwell Field (Alabama).

plutôt (pour employer un terme moderne) pour cloner. Un dicton à la mode disait « *Lorsque de meilleurs avions seront construits, Curtiss les copiera* » [1]. Quelques projets précédents de Curtiss étaient en fait dépassés à peine construits (voir le XP-31). Le P-36 était un pionnier, si l'on peut dire, apprécié de ses pilotes ainsi que des équipes de maintenance.
La cadence des livraisons fut plutôt lente au début et trop souvent les groupes recevant les nouveaux chasseurs s'étaient déjà débarrassés d'une partie de leurs vieux chasseurs, ce qui laissait un vide dans leur planning d'affectation. Par exemple, le 20th *Group*, choisi pour recevoir le premier lot de production, avait déjà cédé ses P-26. Ceux-ci avaient été expédiés à un territoire outremer (les Philippines) en accord avec la politique de l'Air Corps d'équiper les territoires de matériel désuet. Le 1st *Group*, équipé de P-26 et PB-2A, se trouva aussi dans la même situation. Il céda ses vieux avions tel qu'agréé et fut contraint d'attendre tandis que Curtiss se débattait avec la livraison des avions neufs. Puis, lorsque les P-36 arrivèrent enfin, ils furent souvent interdits de vol pour de longues périodes de temps. Lorsque la guerre éclata en Europe, en septembre 1939, l'Air Corps avait 165 Hawk en main.
Sauf pour les problèmes de plissement du revêtement, au début, le P-36 était à tous égards une réussite. Il n'était pas sans quelques difficultés initiales. Ceux qui connurent l'avion se rappellent le démoniaque démarreur à cartouche. S'il fonctionnait, tant mieux, sinon, malheur ! John A. Ziemba, mécanicien au 27th *Squadron* à Selfridge Field, se rappelle que les démarreurs à cartouche furent éventuellement remplacés par des démarreurs électriques, mais apparemment pas sur tous les P-36. Ceux qui furent livrés à Albrook Field en 1939 utilisaient encore l'affreux gadget [2].
L'humidité dans la zone du canal de Panama était préjudiciable à la poudre des cartouches et les pilotes étaient conscients qu'ils devaient lentement ouvrir la culasse sur un raté. Ladite culasse était située près du genou du pilote et la possibilité que la poudre à combustion lente puisse exploser dans la culasse ouverte était réelle. On peut facilement s'imaginer les complications en temps de guerre pour des pilotes de chasse en situation de décollage immédiat pour intercepter l'ennemi avec des avions équipés de ces démarreurs à cartouches.

[1] Pour parodier un slogan de General Motor qui clamait que : « *Lorsque de meilleures voitures seront construites, Buick les construira* ».
[2] La conversion aux démarreurs électriques peut avoir été effectuée uniquement sur les P-36C.



Un P-36A du 10th *Air Base Squadron* de l'*Air Corps Technical School* à Chanute Field (Illinois).

Un autre problème rencontré fut avec le train d'atterrissage qui pivotait en se repliant. En service, une cloison à l'intérieur de l'aile se déplaçait parfois à la suite d'un atterrissage dur et empêchait la jambe de train de se verrouiller en position sortie. En touchant le sol la jambe se repliait. Le problème se perpétua sur les P-40 et fut corrigé par des inspections fréquentes de la cloison et des tests de rétraction de façon régulière. Les embardées étaient un autre genre de problème et diverses autres maladies de jeunesse furent soignées au cours de l'année 1940.

La première phase du programme d'expansion de l'Air Corps, lancée en février 1940, devait donner un total de 25 groupes de chasse pour le 1er octobre 1941. Alors que les P-36A et C formaient l'épine dorsale des escadrilles de l'Air Corps en septembre 1939, leur carrière comme équipement de première ligne fut brève. À mesure que les nouveaux chasseurs, plus puissants et plus performants, sortaient des chaînes en nombre toujours croissant, les Hawk étaient remplacés dans les escadrilles continentales. Celles-ci avaient toujours droit au premier choix en matière d'équipement.

Déploiement outremer

Les P-36A furent déployés outre-mer pour la première fois en février 1941. Un lot fut expédié à Elmendorf Field, nouvellement construit, en Alaska, d'autres à Hawaii, dans la zone du canal de Panama et aux Caraïbes, où ils remplacèrent les Boeing P-26. Ce fut réellement hors de l'Amérique continentale que les P-36 jouèrent leur rôle

Un P-36C (*serial* 38-202) photographié par un jour d'hiver à Mitchell Field (New York). L'appareil porte un camouflage expérimental marron et gris. On note l'absence de cocarde sur les extrados.

nouveau 35th. Les 18th, 20th et 21st Sqn constituaient les escadrilles du 35th *Group*. L'entraînement commença avec les nouvelles montures début 1940 et, en novembre 1941, les trois escadrilles étaient déjà parties vers des terres nouvelles : le 18th Sqn en Alaska et les autres aux Philippines. Pour ce qui est des P-36A, ils se retrouvèrent à Elmendorf Field (Alaska) et Wheeler Field (Oahu).
Les commandants successifs furent les *Maj.* OR Strickland (1940) et *Col.* GP Tourtellot (1940).

36th *Pursuit Group* (*Interceptor*)
Constitué le 22 décembre 1939, le groupe fut activé à Langley le 1er février 1940. Les 23rd et 32nd Sqn, créés à la même date à Kelly Field (Texas), furent assignés à Brooks Field (Texas) pour des raisons administratives. À leur entrée en service actif, les deux escadrilles furent versées au 36th *Group* à Langley (Virginie) en même temps que le 22nd Sqn. En date du 10 octobre, près de 283 aviateurs œuvrant dans les deux escadrilles déménagèrent enfin à Langley où ils arrivèrent le 18 novembre. Bien que le groupe aurait dû être équipé de P-40 en octobre 1940, les seuls avions disponibles pour la formation en vol étaient des P-36 et YP-37. Un ordre, reçu le 30 décembre 1940, expédia le groupe à Porto Rico.
Les commandants successifs furent les *Lt-Col.* NS Schram, *Capt.* C Harrington, *Capt.* WL Curry, *Capt.* (puis *Maj.*) HPK Walmsley (1942) et *Capt.* HC Junckerman (09.03.43).

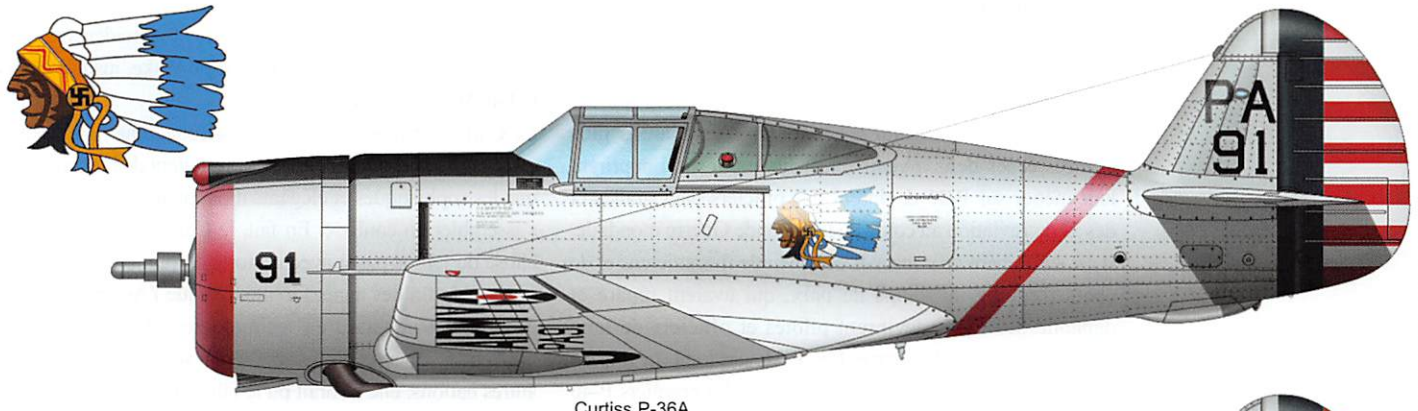
37th *Pursuit Group* (*Fighter*)
Activé à Albrook Field le 1er février 1940, alors que l'Air Corps était en plein programme d'expansion, le groupe hérita les P-36 du 29th Sqn (16th *Group*) lorsque cette unité retourna à ses vieux Boeing P-26.

58th *Pursuit Group* (*Interceptor*)
Constitué le 20 novembre 1940, le groupe fut activé le 15 janvier 1941 à Selfridge Field et déménagea à Bâton Rouge (Louisiane) en octobre 1941. Le groupe volait sur P-36A tout en servant d'école de formation pour les élèves pilotes, jusqu'en 1943. Les 58th, 67th et 69th Sqn constituaient les escadrilles du groupe.
Les commandants successifs furent les *Capt.* JM Sterling (01.41) et *Maj.* LW Chick.

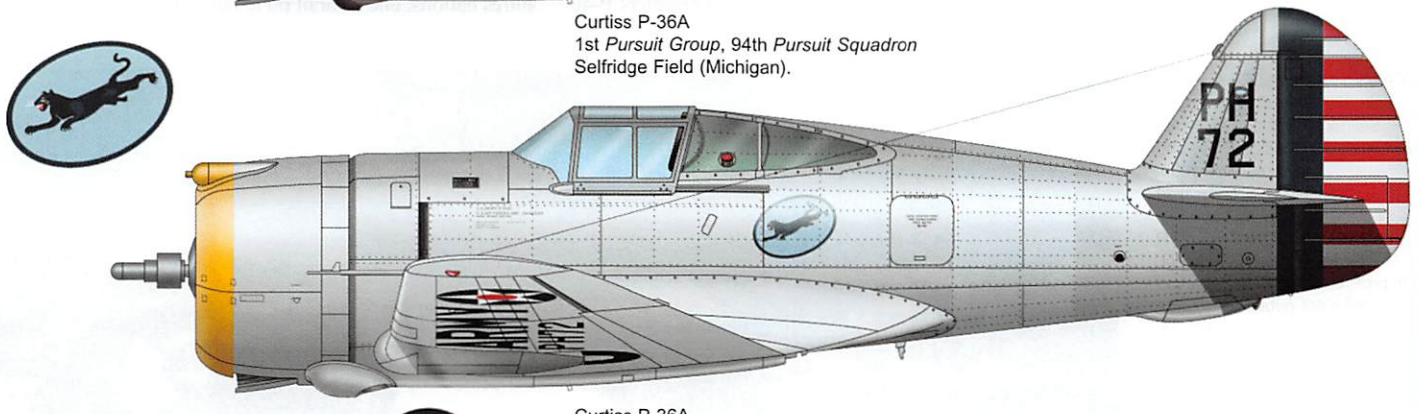
stratégique le plus important, s'engageant dans une bataille aérienne pour une seule et unique fois.
En décembre 1941, aux USA, les Hawk avaient été rétrogradés au rang d'entraînement avancé et remplacés dans les escadrilles de l'Air Corps par des P-39 et des P-40. Les groupes nouvellement créés s'entraînaient sur P-36 avant de recevoir un avion plus performant. La dernière utilisation des P-36 fut comme avion d'état-major. Certains appareils furent donnés aux écoles pour la formation de personnel non volant, mais la majorité vola jusqu'à épuisement des pièces de rechange.

Un honorable serviteur

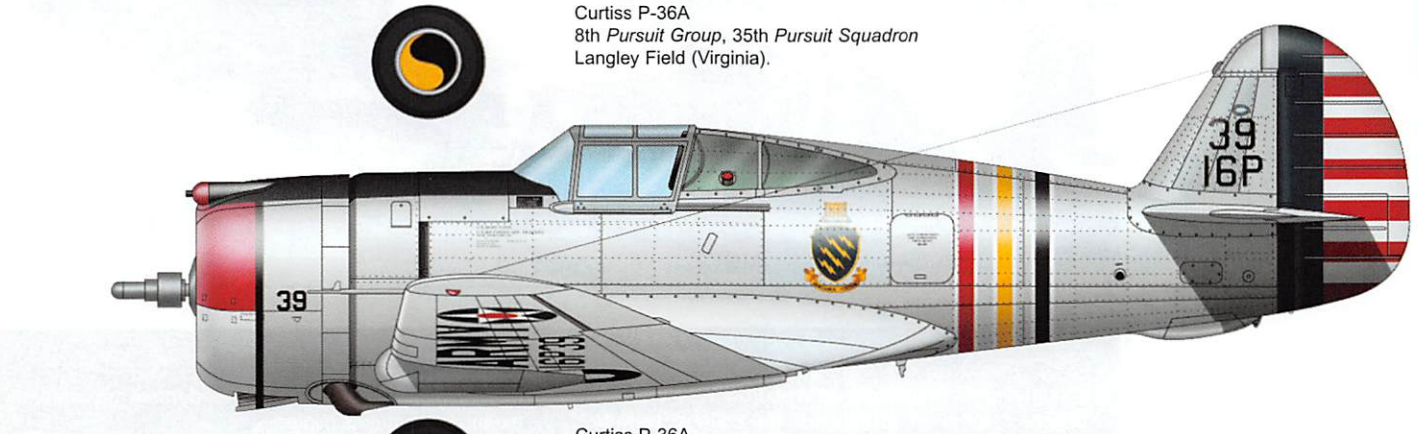
Le Curtiss P-36 n'avait rien de spectaculaire, mais c'était un très bon avion. Ses performances étaient comparables à celles de ses contemporains. Un bon pilote de chasse aux commandes pouvait compenser les déficiences en vitesse et en armement léger avec ses commandes merveilleusement équilibrées. Les Français le prouvèrent avec leurs Curtiss 75. Beaucoup de pilotes préférèrent le P-36 à son successeur, le P-40. La période du P-36 était une période de grande expansion pour l'Air Corps et le



Curtiss P-36A
1st *Pursuit Group*, 94th *Pursuit Squadron*
Selfridge Field (Michigan).



Curtiss P-36A
8th *Pursuit Group*, 35th *Pursuit Squadron*
Langley Field (Virginia).



Curtiss P-36A
16th *Pursuit Group*
Major A.L. Bump
Albrook Field (Panama).

© P-A. Tilley - 2003

Curtiss en fut une partie intégrante, bien plus que son rival, le Seversky P-35. Disponible en grand nombre, il servit son pays honorablement.

Les équipes au sol tout comme les pilotes firent leur apprentissage sur cet avion qui les prépara aux appareils plus avancés et les défis à venir. Plusieurs pilotes qui apprirent leur métier sur P-36 devinrent des officiers haut gradés et des as de l'aviation au cours de la Seconde Guerre mondiale. Il est surprenant de constater combien de mécaniciens et de chefs d'équipe du temps de paix, qui avaient réparé et dépanné des P-36, devinrent pilotes et officiers de rang durant les années de guerre. Les P-36 servirent au sein de nombreuses escadrilles, à une époque où les premiers P-40 entraient en service, un record exceptionnel pour 211 P-36A et P-36C. Ils furent mêmes brièvement considérés comme chasseurs pour la protection de l'île de Wake, jusqu'à ce que le F4F Wildcat soit choisi.

Le Curtiss 75 arriva sur la scène aéronautique, au moment où les solides et fiables biplans se retiraient de la scène ,alors que les sophistiqués et élégants monoplans commençaient à s'assembler en coulisse. En fait, le Curtiss retenait quelque chose du temps passé avec un forte coloration des choses à venir. À la fin des années trente, lorsque l'Amérique décida de refaire son retard en technologie aéronautique et en nouveaux concepts de guerre, pour se hisser au rang des autres nations, elle n'aurait pu le faire sans le Hawk 75.

Célèbre photo des Curtiss P-36 du 27th *Pursuit Squadron* à Selfridge Field peu avant les *National Air Races* de Cleveland en septembre 1939. L'appareil au premier plan (« 69 ») est celui du commandant d'escadrille, le *Major* WR Taylor. Un profil en couleur de cet appareil a été publié dans Aéro-Journal n° 23.

Pilote au 27th *Pursuit Squadron*

La longue carrière militaire de Woodrow W. « Woody » Korges, colonel et professeur de collège retraité, commença par sa demande pour devenir cadet de l'Air en date du 12 octobre 1936. Il était alors bachelier en chimie. Il se présenta à Randolph Field pour son examen d'entrée avec un groupe de 100 candidats. Il fut accepté mais, pour illustrer la sévérité de la sélection, un de ses amis fut recalé parce que sa dentition n'était pas conforme aux normes de l'Air Corps. Comme Korges essayait de le consoler, son ami lui dit avec âpreté : « Ils doivent penser que je vais piloter l'avion avec mes dents !» Les exigences étaient alors très sévères. Une règle voulait que les postulants soient célibataires. Certains compagnons de classe de Korges avaient même obtenu un divorce mutuellement consenti, pour se remarier après être devenus officiers. Après son instruction à Kelly Field (Texas), Korges fut affecté à Selfridge Field en 1937. En tant que « hot pilot » de 22 ans, il vola bientôt sur P-26A et P6E. « *On pouvait entendre le gémissement du moteur Curtiss Conqueror à des miles à la ronde. Le biplan faisait 580 km/h à la verticale. Puis un jour, un pilote perdit une aile et on nous avisa de ne plus faire de piqués. Les P6E devenaient vieux.* »

On devine un brin de malice dans ses yeux lorsqu'il raconte comment il a survolé l'aire de stationnement, avec deux autres camarades d'escadrille, à bord de P-26A, à moins de 6 mètres... sur le dos. Une photo agrandie de cette cascade fut affichée au mur du club des officiers pendant un bout de temps, mais elle fut finalement décrochée parce qu'elle donnait un mauvais exemple aux autres pilotes.

Korges se souvient :

« *Nous avions l'habitude de piloter nos P-26A au-dessus du terrain d'essais de la firme Packard, à l'ouest de Selfridge, et d'atterrir sur le terrain de football. Nous nous rendions alors au cottage du gardien tout proche, pour tailler une bavette autour d'une tasse de café. Puis nous retournions à Selfridge.*

« *Lorsque les premiers P-36A sont arrivés j'étais déjà* 2nd Lieutenant *au 27th* Squadron. *Je découvris assez rapidement que le Curtiss volait quelque peu différemment du Boeing que nous étions habitués à piloter. Un jour, j'ai décidé de faire une passe à basse altitude au-dessus du cottage de note ami. En faisant un tonneau, j'ai découvert que le P-36 avait besoin de 366 mètres pour faire un tonneau; 366 mètres était mon altitude quand j'ai commencé la manœuvre. J'ai frôlé de près la cime des arbres de son jardin et j'ai vu des gens courir se mettre à l'abri. Dans l'après-midi, je suis retourné dans un P-26, j'ai atterri et me suis excusé auprès d'eux.* »

Lorsque les P-36A commencèrent à remplacer les P-35, Korges et les autres pilotes des 27th et 94th passèrent leur temps à comparer les deux types. Certains les avaient déjà pilotés, car c'était une pratique courante alors d'amener les pilotes du 1st *Group* à Wright Field (à cause de sa proximité) pour tester en vol les nouveaux avions de type «Y ».

Les Hawk dans les Caraïbes

La zone du canal de Panama, décrite par le *War Department* américain comme la clef de voûte de la défense de l'hémisphère occidental, se devait de posséder la plus grande force aérienne en dehors de l'Amérique continentale. L'aviation militaire des Caraïbes fut donc, spécifiquement activée avec pour missions d'empêcher le bombardement du canal, de protéger les bases navales et autres installations militaires de la région et d'exécuter des missions offensives pour prévenir l'établissement de toutes forces hostiles à portée de bombardement du canal.

Un P-36A du 29th *Pursuit Squadron* à Albrook Field, dans la zone du canal de Panama. Le symbole du ying et du yang sur l'enjoliveur de roue était repris en noir et jaune, rouge ou blanc selon l'escadrille.

Les approches occidentales

Lorsque la guerre éclata en Europe, le *War Department* décida de doubler la force aérienne de la zone du canal avec des avions plus modernes. Une piste d'atterrissage principale et une tour de contrôle venaient tout juste d'être achevées à Albrook Field, sur la côte du Pacifique. Les conditions de vies sur le terrain étaient encore très primitives, les recrues dormant dans les hangars. Après entente avec le Mexique et quelques autres pays d'Amérique Centrale, 30 Curtiss P-36A, provenant tous du 94th Sqn, furent envoyés à Albrook au début de septembre. Trente bombardiers Douglas B-18 tout neufs arrivèrent en même temps pour renforcer les bombardiers surannés Martin B-10.

Les 27 P-36 usagés qui se posèrent à Albrook furent répartis entre les trois escadrilles du 16th *Group* : les 24th, 29th et 43rd. Certains furent attribués à l'escadrille d'état-major. À mesure que les équipages se familiarisaient avec leurs montures, le nombre de missions de guerre augmenta. Albrook était une base bien établie avec ses palmiers qui bordaient les allées de promenade, ses pelouses et ses casernes permanentes confortables pour les résidents. Les pistes d'atterrissages étaient en gazon. Les exercices de campagne se déroulaient à Rio Hato, Agua Dulce et Anton où l'on expédiait les équipages de temps à autre pour opérer et entretenir les avions dans un environnement plus primitif. À Albrook, tout était «astiquage », mais en détachement de campagne tout se passait à la bonne franquette. En juin 1941 la force aérienne comprenait 255 avions de tous types. Elle prit le nom de *Caribbean Air Force* en août 1941, pour devenir la 6th *Air Force* en février 1942.

Lorsque la nouvelle de l'attaque sur Pearl Harbor fut diffusée dans la zone du canal, le *Lieutenant General* FM Andrews ordonna aux escadrilles de se déployer sur leurs positions de guerre et de se tenir en alerte de 24 heures. Des filets anti-sous-marins et anti-torpilles furent installés devant les écluses. Les forces armées furent amenées du statut d'alerte au statut de guerre aussi rapidement que les communications électroniques le permirent. Le 7 décembre il n'y avait que deux postes radar en opérations, un à chaque bout du canal, mais trois autres postes étaient en place à la fin du mois, installés sur le côté Pacifique de l'isthme.

En août 1941, les 16 derniers Hawk du 16th *Group* furent transférés au 32nd *Group*. La majorité des Curtiss doit avoir été affectée au 52nd Sqn, car un document montre que cette escadrille alignait une douzaine de P-36 le 18 décembre 1941. Les P-36 du 32nd *Group* arrivèrent à Albrook camouflés, les mitrailleuses chargée; ils furent dispersés sur les aires gazonnées du terrain pour décollage immédiat sur alerte. Les autres types d'avions étaient pareillement dispersés. Des silhouettes d'avions furent peintes sur l'aire de stationnement et des avions en paille assemblés et dispersés. Sans aucun doute la crainte d'une reprise de la démonstration japonaise contre le canal était extrême. Les bases de déploiement (26 en tout) couvraient au nord jusqu'à San Jose (Guatemala), au sud jusqu'à Salinas (Equateur) et à l'est jusqu'aux îles Vierges.

Les premiers jours de décembre 1941 furent agités pour les aviateurs de la *Caribbean Defence Force*. La présence de porte-avions « hostiles » était rapportée le 8 décembre au large de la côte Pacifique du canal. Deux jours plus tard, l'US Navy rapportait avoir intercepté des transmissions radio indiquant une concentration de « vaisseaux ennemis » à l'ouest du canal et une « preuve convaincante » que la Marine française s'était rendue à la Kriegsmarine. Le 11, une rumeur courut selon laquelle des navires français avaient quitté la Martinique et des mesures furent prises pour une action conjointe US Navy-Air Corps pour contrecarrer la menace au canal. Une « alerte spéciale » fut mise en place pendant plusieurs jours à travers la zone des Caraïbes.

À cause d'une sévère pénurie d'avions pendant ces mois trépidants, plusieurs P-36 détruits et inutilisables furent rapidement réparés remis en service, ré-équipant notamment le 16th *Group* qui, en février 1942, en alignait 19. La pénurie des pièces de rechange était aussi un problème en 1940 et en particulier les pneus d'avions. Plusieurs P-36 du groupe furent immobilisés en raison de l'usure des pneus.

Comme les nouveaux chasseurs arrivaient en plus grand nombre, les P-36, jadis la fierté de la force de défense, furent donnés à des pays Sud-Américains. Par exemple, début mars 1942, dix s'envolèrent pour le Brésil. Les Hawk avaient rempli leur double mission : former les pilotes et pallier l'absence de chasseurs modernes au sein d'une *Caribbean Air Force* qui s'édifiait pour le défi à venir, la guerre contre les forces de l'Axe.

L'on sait aussi que le *Panama Interceptor Command* à San

Jose (Guatemala) possédait quelques P-36 en février 1942, que le 108th *Observation Squadron* à Rio Hato en utilisait quelques-uns en janvier 1942 et que la 6th *Air Force* comptait encore un certain nombre de RP-36A (dont les 38-005, -037 et -050) dans ses rangs en juillet 1943.

Pendant la période 1941-1942, les P-36 furent victimes de 23 accidents à l'atterrissage, 15 chutes en mer ou dans la jungle, 9 défectuosités du train d'atterrissage. Les accidents lors de l'atterrissage, presque sans exception, étaient dus au climat (pistes mouillées et glissantes), présence d'obstacles sur les pistes (allant de poulets jusqu'à des véhicules blindés) ou embardées. Les défaillances de train étaient, pour la plupart du temps, causées par un premier atterrissage sur un terrain auxiliaire nouvellement aménagé. Les P-40 de remplacement souffrirent aussi de sept défaillances de train et les P-39 vingt; les pistes raboteuses de jungle n'étaient pas idéales pour les trains tricycles.

Alignement de Hawk du 16th *Pursuit Group* à Albrook, avec au premier plan le « 13 » du 24th *Squadron* (capot jaune et insigne du tigre) et juste derrière, le « 59 » du 43rd *Squadron* (capot rouge et insigne de la guêpe).

Les approches orientales

À son arrivée à Porto Rico le 6 janvier 1940, le 36th *Group* fut assigné au 13th *Composite Wing*. Entre-temps, une base aérienne avait été défrichée dans la jungle sur l'île pour protéger le côté Atlantique des approches du canal de Panama. Des bases similaires étaient planifiées sur le littoral occidental pour protéger les approches côté Pacifique du canal. Le 14 janvier, ou peu après, 20 officiers et 20 aviateurs furent réquisitionnés pour convoyer 17 P-36A, deux AT-6 et un Martin B-10 de Langley à Borinquen Field (Porto Rico), sans délai. L'échelon air demeura à Borinquen jusqu'au début de mars 1941, puis il rejoignit Ponce (rebaptisé Losey Field le 1er juin 1941).

Le 23rd Sqn, commandé par le *Captain* J. Bulger, fut déployé à St. Croix (îles Vierges) le 29 mai, avec neuf P-36, deux AT-6 et le B-10M, pilotés par le personnel des 22nd, 23rd et 32nd Sqn. Six officiers et quatre aviateurs du 32nd Sqn faisaient partie du 23rd Sqn à St. Croix. L'on sait que deux P-36A du 32nd Sqn furent convoyés vers l'île par les *2nd Lieutenants* RM Wilcox (38-144) et CD Goff (38-123). Le 23rd Sqn vola sur P-36A à Losey de janvier à mars 1941; à St. Croix de mai à novembre 1941; à Losey de novembre à décembre 1941 et à Vega Baja de décembre 1941 à mai 1943.

Des P-39D, P-40E et d'autres P-40C arrivèrent durant les mois estivaux. Le 3 juin 1941, le 36th Group devint une unité de la *Caribbean Air Force*. Le groupe était placé sous le commandement du nouvellement promu *Major* C Harrington, remplacé à la tête du 32nd Sqn par le *Major* RP Klocko le 10 juin. Les nouveaux P-39D, P-40E et P-40C se joignirent au groupe.

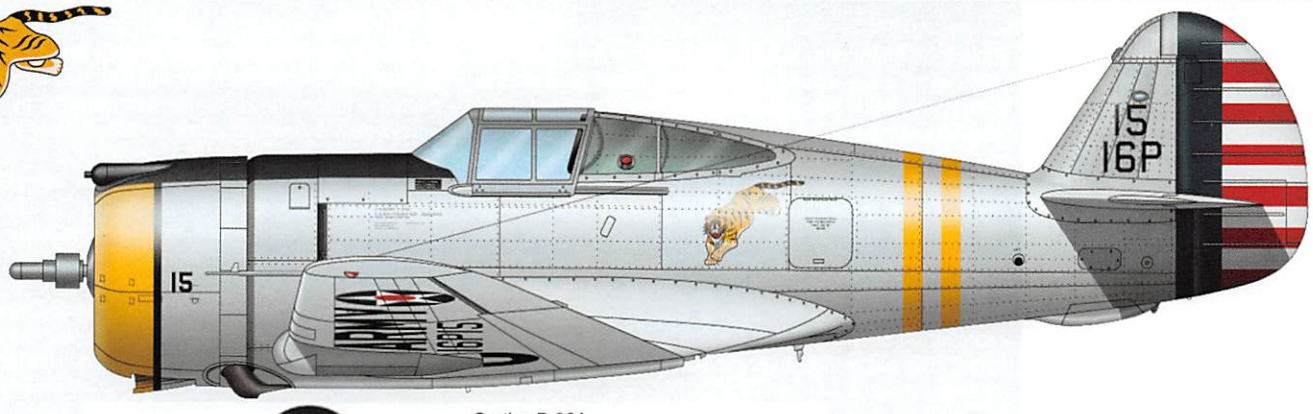
L'affaire de la Martinique

En juin 1940, les États-Unis étaient gravement concernés par la prise possible des Antilles (sous contrôle de Vichy) par l'Axe. Le porte-avions *Béarn* avait jeté l'ancre à Fort-de-France (Martinique) à la fin juin. Sa cargaison, composée de biplans SBC-4, Curtiss H-75A et Brewster Buffalo, pouvait servir à effectuer un raid contre le canal de Panama. L'aboutissement d'une telle entreprise est maintenant académique, quoique à l'époque, les bombardiers en piqué et les chasseurs valaient largement la collection d'antiquités hétéroclites de la *Caribbean Air Force* (mais il n'y avait aucun terrain d'aviation ni de carburant à haut niveau d'octane en Martinique). Plus grave, la prise par l'Axe aurait signifié l'établissement de bases de *U-Boote* en Martinique (mais la marine canadienne et la Royal Navy étaient en patrouilles contre une telle éventualité). Les forces du canal furent mises en alerte pour la première fois le 17 juin 1940, dans la crainte d'une attaque surprise ou d'un sabotage destiné à rendre le canal hors d'usage. À cette date, la force aérienne comprenait 191 avions de tous types. Un an plus tôt la force n'en comptait que 86. En novembre 1940, il ne restait plus que 22 Hawk; cinq avaient été détruits accidentellement, dont le 38-041 tombé en mer et un autre dont le pilote s'était envolé sans carburant... Des trois autres perdus ultérieurement, on ne sait rien.

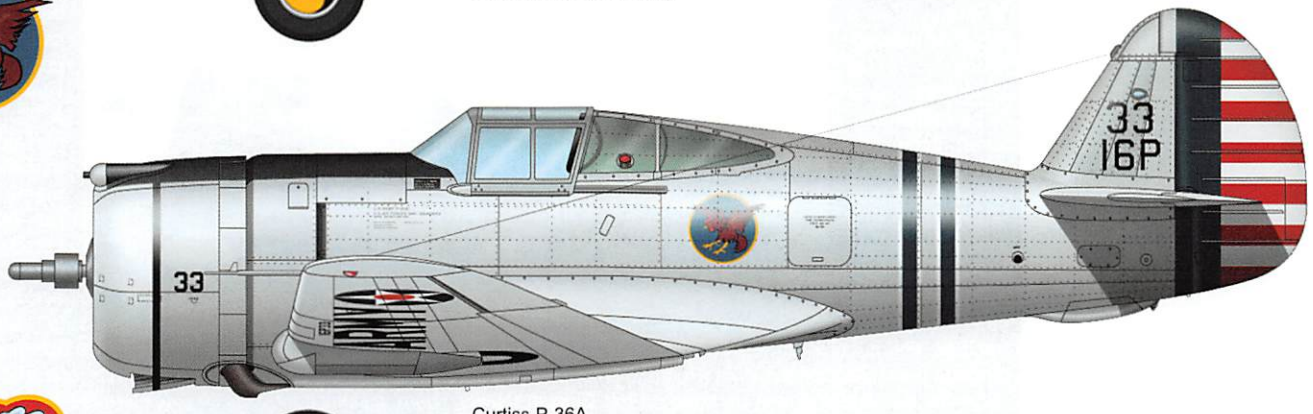
Conséquences de Pearl Harbor

Le 7 décembre 1941, date fatidique, le 36th *Group* en entier fut placé en alerte de 24 heures. À partir de cette date, les escadrilles furent soulagées des missions d'entraînement habituelles et reçurent l'ordre d'intercepter et d'examiner tout avion non identifié entrant dans l'espace aérien porto-ricain. Le 11 décembre, le A-*Flight* du 32nd Sqn, volant sur P-39, déménagea à Arecibo et le 13 décembre, les 22nd et 23rd Sqn s'installèrent à Vega Baja (jusqu'en février 1943). Le reste du 32nd Sqn demeura avec le 36th *Group* à Losey Field, avec entre autres des P-36 jusqu'en juin 1943. Un détachement du 22nd Sqn avait déjà été déployé à Waller Field (Trinidad) le 6 décembre. Durant cette période le 32nd Sqn expédia un grand nombre de ses P-40 à Panama, car on s'attendait à une attaque japonaise imminente contre le canal.

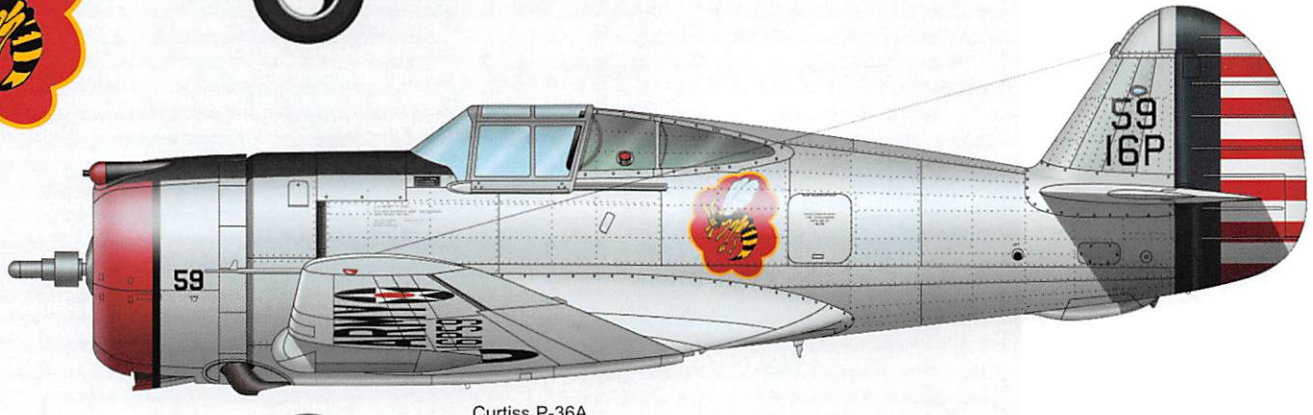
Peu après la tombée de la nuit le 12 décembre 1941, un rapport arrivé à Borinquen Field (Porto Rico) indiqua qu'un gros navire de transport ennemi avait jeté l'ancre dans une baie toute proche et était en train de débarquer des troupes. Les escadrilles de Borinquen furent alertées et le terrain mis en black-out. Des avions décollèrent, le navire fut bombardé et les petits bateaux dans la baie mitraillés. Le jour suivant, on apprit que le navire n'était qu'un innocent cargo américain, qui naviguait sans communication radio. De fait, l'équipage ignorait que les États-Unis étaient en guerre. Les pilotes furent encore alertés le 14, lorsqu'une étrange embarcation fut repérée à l'ouest de l'île Mona. Après plusieurs heures de recherches, les avions retournèrent à leur base sans n'avoir rien trouvé.



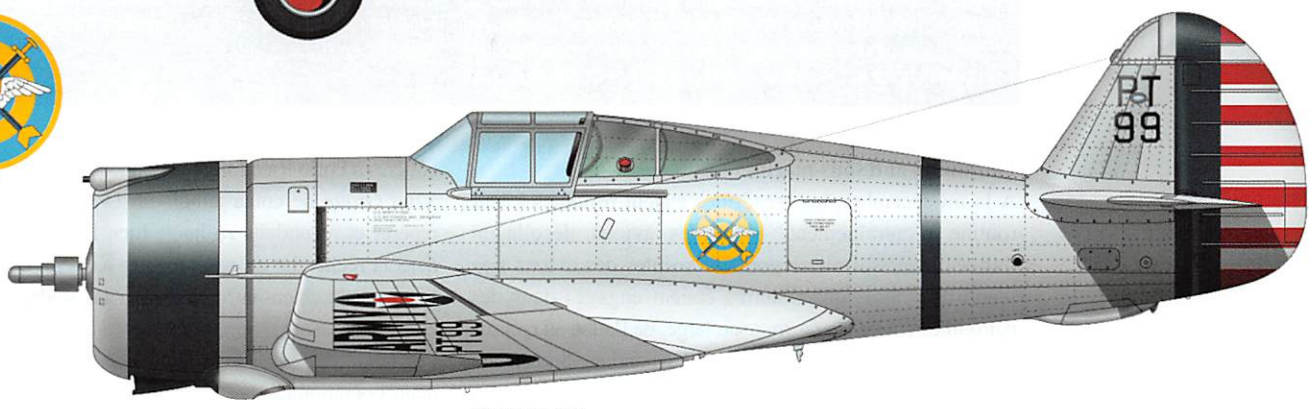
Curtiss P-36A
16th *Pursuit Group*, 24th *Pursuit Squadron*
Albrook Field (Panama).



Curtiss P-36A
16th *Pursuit Group*, 29th *Pursuit Squadron*
Albrook Field (Panama).



Curtiss P-36A
16th *Pursuit Group*, 43rd *Pursuit Squadron*
Albrook Field (Panama).



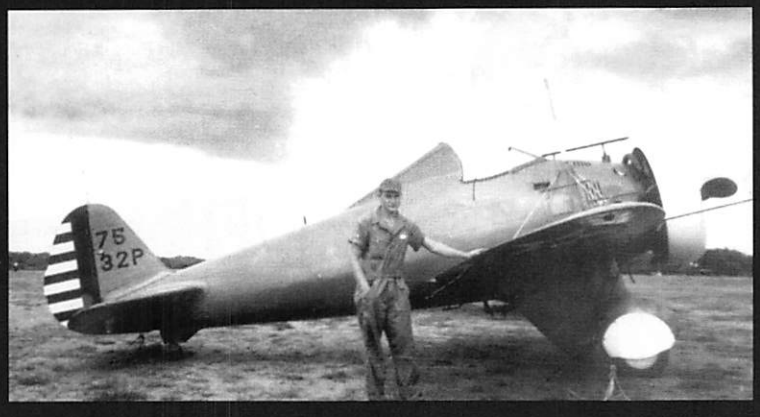
Curtiss P-36A
20th *Pursuit Group*, 55th *Pursuit Squadron*
Moffet Field (California).

© P-A. Tilley - 2003

Lorsque le 32nd *Pursuit Group* fut activé, le 1er janvier 1941, le 29th *Pursuit Squadron* (16th *Pursuit Group*) lui céda ses P-36 et dut reprendre ses vieux Boeing P-26.
Posant devant l'un de ces vénérables appareils, James Dias.
(Photo J. Dias)

Les contes d'Albrook

Trois P-36 furent perdus dans la « crasse » le 4 septembre 1939 alors qu'ils ralliaient la zone du canal de Panama, suite à l'ouverture des hostilités en Europe. Parmi ces appareils figurait celui du *Lieutenant* George « Bo » Ranney. Lui et plusieurs autres faisaient route vers le Panama quand ils rencontrèrent le brouillard, la pluie, des nuages bas et une visibilité très limitée. Les avions se dispersèrent et deux s'écrasèrent. Ranney vola bas au-dessus de la mer mais garda un contact visuel avec le littoral. Finalement, il manqua de carburant et amerrit près de la côte en eau peu profonde. Il sauva ce qu'il pouvait de son P-36 et se mit à marcher en direction sud. Il traversa quelques fleuves à la nage, lutta contre des insectes, souffrit de la faim et de la chaleur jusqu'à ce qu'il finisse par atteindre Panama.



Panama était à court de mécaniciens et d'équipes au sol à ce moment-là. Une école de mécaniciens avait été établie à 128 km au sud-ouest d'Albrook, à Rio Hato, dans le but de former les nouvelles recrues. Parmi celles-ci se trouvait James Dias. Il s'était engagé dans l'Air Corps à Irwin (Pennsylvanie) en 1939 et avait fait son entraînement de base au fort Slocum (New York). Là, il rencontra Claude Coakley, une autre recrue. Ils devinrent de bons copains et restèrent amis toute leur vie. Dias avait pris des leçons de vol, Coakley avait construit quelques maquettes en balsa et lisait les magazines de modélisme. Les deux vouaient donc une véritable passion à l'aviation.

Après l'entraînement de base au fort Slocum, où ils faisaient beaucoup de marche et changeaient d'uniforme quatre fois par jour, les deux montèrent à bord du navire *American Legion* avec d'autres GIs et partirent pour Panama où ils furent assignés au 16th *Group*; Dias au 29th Sqn et Coakley à l'escadrille d'état-major. La plupart des autres recrues continuèrent vers Hawaii et les Philippines.

Dias fut affecté comme mécanicien de première ligne, bien qu'il n'ait reçu aucune formation spécifique. Coakley fut chargé d'entretenir un BC-1 avec une douzaine d'autres mécaniciens novices. Lorsque les choses revinrent à la normale, nos deux amis et les autres recrues gagnèrent Rio Hato comme élèves de l'école de mécaniciens.

« *Nous avions un biplan Thomas-Morse 0-19 et d'autres avions et des moteurs R-1340 à entretenir* » se rappelle Dias. « *La formation était de bonne qualité et nous faisions notre devoir, loin de la bousculade et agitation d'Albrook Field. Il y avait une belle plage à Rio Hato dont nous faisions un bon emploi* ». De retour à Albrook ils furent affectés aux avions de leur escadrille respective. La fiabilité du P-36 était fantastique. Le moteur P&W R-1830 était excellent et les pilotes phénoménaux, hautement qualifiés et motivés et « *ils étaient à Panama parce qu'ils voulaient y être* », dira Dias.

En 1941, Coakley fut transféré au 24th Sqn pour devenir inspecteur de l'escadrille, tandis que Dias fut affecté au 29th Sqn avec la même fonction, un hommage à leur motivation et à la qualité de leur formation à Rio Hato.

Lorsque la nouvelle de Pearl Harbor se répandit à Panama, Dias était en congé en ville. Il loua un taxi et se dépêcha à rejoindre Agua Dulce, où son escadrille était stationnée. On lui remit un pistolet de calibre 45 et une machette et tous commencèrent à recouvrir les P-26 avec des branches d'arbres et des filets de camouflage.

Les P-40 qui venaient d'arriver à Albrook n'avaient ni mitrailleuses ni même de ferrures de fixation. Lorsqu'un officier de logistique alarmiste pressa le sergent-chef trop durement, celui-ci, exaspéré, laissa échapper : « *Que voulez -vous que je fasse, lieutenant, que je mange une barre à clous pour vous ch... des ferrures ?* »

Des patrouilles à l'aube furent organisées et la journée de 4 heures appartint rapidement au passé. L'arrivée incessante de nouveaux personnels surchargea les casernes et presque tous les aviateurs durent dormir dans des tentes. Claude Coakley et plusieurs autres mécaniciens partirent en détachement à Salinas (Équateur) avec trois P-36 chargés de protéger les patrouilles anti sous-marines. « *Des bombardiers B-24 effectuaient les patrouilles anti sous-marines et les P-36 les accompagnaient aussi loin que possible puis retournaient à Salinas. À notre retour à Albrook la plupart des escadrilles commençaient à s'équiper de P-40E. Il y avait aussi quelques P-40B et les P-39 n'étaient pas loin derrière.*»

Le P-36 qui prit l'air sans carburant, mentionné dans le corps du texte, fut sans doute celui du *Lieutenant* Robert Baseler : « *Une espèce d'idiot sauta dans MON avion et essaya de décoller sans vérifier la jauge de carburant. Il s'écrasa en bout de piste.*» Baseler était encore fâché par cette histoire quarante ans plus tard. Baseler avait été nommé officier commandant du 43rd Sqn, bien que simple lieutenant, à cause d'une pénurie aiguë de pilotes qualifiés. Le colonel Baseler devait commander le 325th *Fighter Group*, le célèbre «Checker Tails» en Afrique du Nord et en Italie.

Patrouilles anti sous-marines

À la mi-décembre, les escadrilles étaient revenues à leur routine d'entraînement. Mais des avions décollaient fréquemment sur alerte pour intercepter des avions non identifiés, tandis que d'autres étaient engagés dans des patrouilles contre les *U-Boote* au large, de l'aube au crépuscule. Des *U-Boote* se dirigeant vers l'Atlantique Sud étaient fréquemment aperçus. Le 16 février, ceux-ci coulèrent plusieurs pétroliers près d'Aruba (Antilles hollandaises) et canonnèrent la raffinerie de pétrole sur l'île. Ce premier raid fut suivi d'un second trois jours plus tard. Des installations côtières à Porto Rico furent canonnées le 2 mars. Bien que le 32nd *Group* ne coula jamais un *U-Boot*, plusieurs furent repérés et reconduits en haute mer. Le rôle de l'escadrille dans la recherche de ces « meutes », mena à l'adoption de l'insigne du chien-loup (conçu par les studios Walt Disney en 1942). Aucun avion ne fut perdu à cause de l'action de l'ennemi, mais plusieurs furent endommagés dans des accidents opérationnels.

Faisant part d'un groupe d'avions déployés à l'est, se trouvait un second lot de 17 Hawk. Fin 1941, la 13th *Composite Wing* à Porto Rico comptait 6 000 aviateurs, ainsi que 21

bombardiers B-18 et 92 chasseurs. Tous les P-36A en poste aux îles Vierges avaient été soit détruits, soit retournés en Amérique en mars 1943, pour être remplacés dans les îles par des P-39 et des P-40.

Après une période de « patrouilles à l'aube » à partir d'Albrook, les escadrilles du 16th *Group* furent dispersées sur différents terrains de la région. Le 43rd Sqn (« Red Scourge ») fut muté aux trois pistes d'atterrissages de La Joya. Les dix P-36 demeurant en service avec le 32nd *Group* furent prêtés à ces escadrilles dans le but de former les nouveaux pilotes avant de les lâcher sur les P-40 plus avancés.

La désignation 32nd *Pursuit Squadron* fut changée en 32nd *Fighter Squadron* le 15 mai 1942, le *Captain* Hallock PK Walmsley remplaçant le *Captain* WL Curry comme officier commandant. Les avions assignés au 32nd Sqn le 31 décembre 1942 comprenaient huit P-40E, six P-39D, trois P-36A, deux P-40C et un AT-6. Entre le 2 et le 16 janvier 1943, cinq P-40E et un P-36A, ainsi que sept pilotes et 17 aviateurs furent détachés à Bourne Field (île St. Thomas). Durant cette période, neuf missions d'interception furent accomplies. Lorsque le détachement de Bourne Field fut dissous le 25 février, pilotes et avions retournèrent à Arecibo. Le 9 mars, le *Captain* HC Junckermann remplaça le *Major* Walmsley à la tête du 32nd Sqn.

En avril 1943, le 32nd Sqn, maintenant à Losey Field, alignait 14 P-40E, trois P-36A, deux P-39D, un Piper Cub et un Beech UC-43E, avec 20 pilotes et près de 120 aviateurs. Le 20 mai, parmi les avions attribués se trouvait un P-36A, le dernier de l'escadrille, transféré quelques jours plus tard. Dès la fin 1942 jusqu'à la mi-1943, les P-36A et P-40C furent essentiellement employés pour des sorties de reconnaissance. Ils étaient enregistrés dans le cahier de l'escadrille sous l'appellation de RP-36A et RP-40C (« R » pour réformé).

Durant le reste de l'année 1942, le 36th *Group* continua à patrouiller la mer des Antilles à la recherche de sous-marins. Cinq membres du 32nd Sqn furent décorés de l'*Air Medal* pour avoir repéré des sous-marins durant des patrouilles.

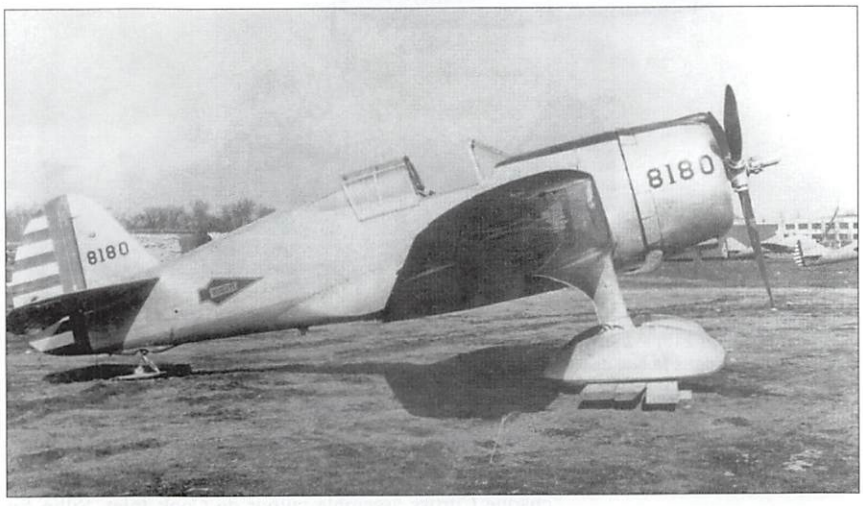
Les Hawk en Alaska

La question concernant la défense aérienne du territoire de l'Alaska fut débattue au début de 1940 lorsque le Président Roosevelt, dans son message au Congrès demandant des fonds pour fortifier des points stratégiques dans le Pacifique, souligna que l'Alaska avait grand besoin d'aéroports. Attendu que les relations américano-japonaises se dégradaient progressivement, le Congrès américain approuva la rallonge budgétaire. Quoique la requête pour 12 millions ait été réduite à 600 000 dollars, c'était quand même suffisant pour commencer la construction d'Elmendorf Field à Anchorage. Le plan de défense comprenait une chaîne de bases militaires depuis les îles Aléoutiennes jusqu'à Nome, avec un état-major à Anchorage et Ladd Field (Fairbanks) comme base majeure secondaire. La construction des nouvelles bases avança lentement et certaines ne pouvaient être érigées que l'été : le gel rendait le sol impossible à creuser.

La défense militaire de l'Alaska était entre les mains du *Brigadier General* SB Buckner Jr. Le nom d'*Alaska Defence Command* fut donné à cette organisation temporairement logée à Elmendorf Field (Anchorage).

Même avant que les hangars et pistes d'atterrissage de la nouvelle base militaire soient achevés, le *General* John DeWitt du *Western Defence Command* était déjà bombardé de demandes d'avions de combat pour défendre le territoire. Dans ce but, le 18th Sqn fut activé le 1er février 1940 à Moffett Field comme unité du 35th *Group* rattaché au 28th *Composite Group*. Ce dernier arriva en Alaska le 23 février 1941 et rejoignit le 34th Sqn qui se trouvait déjà sur place.

En septembre 1940, de jeunes pilotes, fraîchement sortis des écoles, reçurent l'ordre de se rendre à Hamilton Field pour y prendre en charge 20 P-36A. Ceux-ci furent convoyés au dépôt de l'Air de Sacramento pour être « hiverisés » (modifications aux systèmes d'huile et de carburant entre autres). Les Hawk choisis étaient les rebuts du *Western Defence Command*, expédiés au territoire pour calmer le général Buckner et lui fournir quelques avions opérationnels modernes.



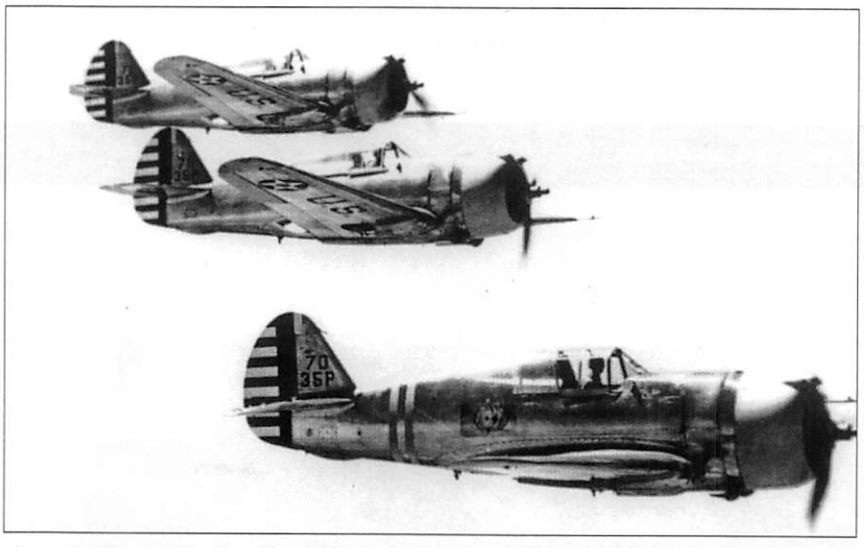
Le P-36A (38-180) équipé de manière expérimentale de skis par la firme Luscombe Aviation.
Il est photographié ici à Wright Field (dont il porte l'insigne) avant son départ pour l'Alaska.

Ils seraient les premiers à montrer la « puissance militaire » en Alaska. Quoique dépassés selon les normes de 1940, c'était tout ce qui pouvait être offert au général DeWitt, les appareils plus modernes étant réservés aux théâtres prioritaires. Avec une vitesse maximale un brin au-dessus de 483 km/h à 3 000 mètres, une autonomie médiocre et un manque d'équipement hivernal, les P-36A étaient plutôt mal adaptés aux températures extrêmement basses du territoire. Leurs avantages (on ne le répète pas assez souvent) étaient leur extrême agilité, des commandes bien harmonisés, un taux fantastique de roulis et une facilité à virer plus court que tout autre chasseur contemporain.

Les Hawk furent expédiés semi-démontés et recouverts d'un enduit brun anti-rouille, avec un assortiment de pièces de rechange. Les fuselages étaient boulonnés sur des plates-formes de bois, avec toile protectrice pour la verrière et le moteur. Le personnel embarqua à bord du navire de transport *Chirikof* (poissonnier converti) le 8 février 1941 à San Francisco. On avait conseillé aux hommes de se munir de vêtements en laine chauds. Le navire jeta l'ancre à Seward après 13 jours en mer, où les caisses furent chargées

sur des wagons plats d'un train de l'Alaska Railroad pour le convoyage de 207 km vers Anchorage. Lorsque les troupes virent Elmendorf Field pour la première fois, ils surnommèrent immédiatement l'endroit le « septième ciel de boue et d'eau ». Un P-36 a dû être endommagé durant le déchargement ou dans le transit, car il fut inventorié comme bon pour pièces de rechange seulement.

Une des difficultés rencontrée fut la formation du personnel et la préparation d'équipements pour les opérations par grand froid. La mécanique avait un comportement particulier à 40°C sous zéro. L'huile était presque solide, le métal et le caoutchouc devenaient cassants et se fracturaient aisément Autre difficulté, les pilotes formés au Texas devaient apprendre à voler dans un pays où une soudaine brume pouvait fermer un aéroport en moins de 10 minutes et un « williwaws » soufflant à grande vitesse pouvait arracher les ailes d'un avion de combat.



Une patrouille du 21th *Pursuit Squadron* dans le ciel de l'Alaska. Au premier plan, le « 70 » du commandant d'escadrille, reconnaissable à ses deux bandes de fuselage.

Puisque les hangars d'Elmendorf étaient encore inachevés, les mécaniciens et pilotes devaient assembler les avions au grand air, dans un froid de février, et enlever le fâcheux enduit avant de finir l'assemblage dans un hangar encore en chantier. Le *Captain* Norman Sillin effectuait un vol de réception de chaque Curtiss assemblé autour de Cook Inlet. Sillin fut promu au grade de *Major* pour devenir le premier commandant du 18th Sqn. Initialement la finition était métal poli avec le capot moteur bleu du 35th *Group*, mais le règlement de 1941 de l'Army Air Force exigea une peinture mate olive sur les parties supérieures et grise sur les parties inférieures.

Déclarés bons de guerre, les Hawk se joignirent aux appareils déjà en service dans le Pacifique Nord et effectuèrent des missions de reconnaissance le long de la chaîne des îles Aléoutiennes. Tôt en janvier 1941, l'escadrille fut rattachée au *Provisional Interceptor Command* et divisée en deux sections. La première fut postée à Fort Greely, île Kodiak, pour surveiller le détroit de Shelikof et le golfe d'Alaska, tandis que l'autre section demeura à Elmendorf pour organiser une intense formation pluridisciplinaire. Ceci signifiait qu'un mécanicien devait apprendre à réparer des radios, un armurier à réparer des moteurs... Les Curtiss avaient peut-être été « hivérisés » au dépôt de Sacramento avant l'expédition, mais il y avait peu de pièces de rechange et peu d'outils pour les maintenir en état de vol. Les opérations des Hawk ne furent guère couronnées de succès, car plusieurs s'écrasèrent peu après leur mise en service.

LES HAWK DES GRANDS FROIDS

Howard D. Nelsen, chef d'équipe du 18th Sqn, engagé dans l'Air Corps en 1939 à Fort Mead, se retrouva à Moffett Field (Californie) pour son entraînement de base. Il se rappelle ces jours :

*« Nous vivions dans "Splinter City" (la ville des échardes), le surnom que nous avions donné aux casernes en bois de Moffett. C'était le mois de décembre et il pleuvait chaque jour. Nous étions dans la boue jusqu'aux chevilles la plupart du temps. Entre autres choses, nous assistions à des conférences contre les "VD" et les endroits de la région dont nous devions nous tenir éloignés. La plupart d'entre nous, fils de fermiers, ne savions même pas ce que les initiales VD voulaient dire (*venerial diseases, *maladies vénériennes).*

« Le 1er février 1940, nous avons emménagé dans une caserne et avons été affectés au 18th Sqn. Les parades se faisaient à l'intérieur de l'énorme hangar des dirigeables où nos avions étaient remisés et où nous devions balayer le plancher et polir les P-36A. Ce qui m'ébahissait le plus, c'était qu'on pourrait travailler toute la journée sans se salir. Une sacrée différence avec le travail sur les tracteurs où on était pleins de graisse avant même d'avoir commencé. »

Alors que Nelsen était à Moffett, son frère lui rendit visite. Il l'emmena prendre un repas au mess des recrues. Au début de 1940, la dépression était encore bien présente et son frère, au chômage, fut si impressionné par le repas qu'il s'enrôla aussitôt. La plupart des mécaniciens en herbe étaient envoyés à Chanute Field (Illinois) pour une formation additionnelle, mais Nelsen et quelques autres restèrent à l'escadrille et apprirent leur métier sur le tas sous l'œil vigilant du sergent maître.

« Le sergent Miazga avait en charge la section mécanique et il nous documenta sur l'examen de la cellule et du moteur. J'ai passé l'examen avec succès et j'ai été promu sergent d'équipe. J'aurais pu devenir sergent technique mais j'étais dans l'Air Corps pour moins d'un an.

« Le sergent nous dit un jour : "lorsque ces types reviendront de Chanute, ils vous diront comment certains travaux doivent être faits. Vous leur direz d'aller au diable et de faire le travail comme je vous l'ai montré et vous n'aurez pas de problèmes."

Le 10 septembre 1940 le groupe se déplaça à Hamilton Field. Une base idéale, mais pas pour longtemps. Le 10 janvier 1941, le 18th Sqn était détaché du 35th *Group* et transféré à l'*Alaska Defence Command*. Seuls les célibataires partirent. Les hommes mariés furent affectés à d'autres unités sur le continent.

« À notre arrivée à Seward le personnel monta à bord d'un train de l'Alaska Railroad, les avions et l'équipement devant suivre le lendemain. Quand les équipes virent Anchorage les cœurs sombrèrent, on aurait dit une ville de

fantômes. Elmendorf était à quelques kilomètres plus au nord et la vue qui s'offrit à nous fut un spectacle inoubliable : des rangées de casernes en bois, un grand hangar sans chauffage avec plancher de boue gelée et une piste d'atterrissage en béton. Les fenêtres du hangar n'avaient pas de vitres. Les équipes au sol commencèrent le difficile travail d'assembler les P-36 dans ce hangar congélateur. Les machines à vapeur gelaient, tout comme nos doigts, nos oreilles et nos visages. À l'aide d'un palan à chaîne et à la force des bras, les avions furent assemblés, sans en endommager un seul et sans un seul blessé.

« Après l'assemblage, nous avons rencontré un autre problème avec les démarreurs à cartouches. Ils étaient peu disposés à démarrer les moteurs quand les avions avaient été exposés à une température de -20° C pendant toute une nuit. Un démarreur explosa et traversa la cloison pare-feu. Par la suite, ils étaient déposés à chaque inspection périodique et nettoyés avec un pétrole spécial pour qu'ils ne collent pas à l'intérieur. »

Les mécanos et les pilotes apprirent avec le temps à affronter les difficiles conditions météo de l'Alaska. Les casernes étaient froides, le hangar était froid, l'aire de stationnement était froide, mais d'une manière ou d'une autre, les tâches étaient en fin de compte accomplies.

« Nous avions tant le mal du pays, se rappelle Nelsen, *que nous nous faufilions dehors la nuit pour s'asseoir dans les cockpits, bien emmitouflés, pour prendre à la radio de l'avion les nouvelles du continent. Quelquefois, le matin, la batterie était morte. »*

Nelsen et quatre autres mécaniciens partirent réparer un Curtiss YP-37 qui avait fait un cheval de bois à Ladd Field. Le pilote fut si secoué qu'il dût changer son pantalon quand il revint à son appartement ! Bien que Nelsen ait eu sa caméra avec lui, il ne prit aucune photo du YP-37 aux ailes rouges. Il était trop occupé à repousser les oursons qui n'arrêtaient pas de grimper sur le plan de travail en quête de nourriture.

À son retour à Elmendorf, il fut, avec plusieurs autres mécaniciens, envoyé au sud, à Spokane (Washington), pour aider à sélectionner les nouveaux P-40E destinés à l'escadrille. Les P-36 avaient rendu des services inestimables, quoique cinq ont été perdus; deux se sont écrasés dans l'océan et le 38-061 est entré en collision en vol avec un Martin B-26. Lorsqu'ils furent remplacés par les P-40E, les derniers P-36 furent convoyés aux USA.

La photo montre un YP-37 affecté au 20th *Pursuit Squadron* à Ladd Field, Fairbanks (Alaska) en 1940 pour des essais par basses températures.
Le YP-37 était un P-36 équipé d'un moteur en ligne Allison avec turbocompresseur. Les soucis engendrés par la fragile mécanique lui firent préférer le P-40.

Durant les 20 heures de clarté par jour qui prévalaient à Anchorage en été, la minuscule force aérienne accumula beaucoup d'heures de vol en deux cycles : un de 7h00 à 13h00 et l'autre de 14h00 à 22h00. Les opérations initiales prenaient place près des montagnes Chugach bordant Cook Inlet et Turnagin Arm, où les pilotes étaient secoués par une turbulence tellement sévère qu'elle avait déjà démoli cinq patrouilleurs Douglas B-18A (DC-3 militarisé). Le climat hivernal de 1941 commença à prendre son dû en hommes et en avions. Ce que les pilotes appelaient « étranges poches d'air » était en fait une turbulence extrêmement violente, comme celle qui fit perdre la vie au *Lieutenant* WA Anderson. Volant au-dessus de l'eau près de la péninsule de Kenai, Anderson perdit le contrôle de son Hawk en pénétrant dans une colonne de sévère turbulence qui lança son Curtiss dans un piqué. Les ailes furent arrachées et le Hawk s'écrasa dans le Turnagin Arm de Cook Inlet, entraînant son pilote dans une tombe aqueuse glacée. Les autres pilotes apprirent rapidement à se méfier des forces destructrices de la turbulence près des montagnes. Cet accident n'était qu'un prélude aux futures opérations aériennes en Alaska, où le rude climat changeait rapidement, alors que les collisions en vol devenaient la norme.

Deux P-36A dans la poussière de Juneau (Alaska) à l'été 1941.
L'appareil au premier plan porte le code du 28th *Composite Group*.

D'un autre côté, bien que techniquement dépassés, les Hawk avaient belle prestance dans le ciel, moteurs rugissant au-dessus de Ship Creek en formation serrée ou passant à basse altitude au-dessus d'Anchorage au grand plaisir des citoyens. Cette pratique devait bientôt cesser à cause de la frousse d'une invasion japonaise.

En septembre 1941, seuls neuf P-36 demeuraient en état de vol. La priorité relativement basse accordée à l'Alaska avant le début de la guerre du Pacifique excluait le transfert d'avions plus modernes. En décembre 1941, la force de frappe aérienne était réduite à six B-18A et sept P-36A (la dotation d'une escadrille était de 18 avions), bien que des P-40E et de P-38 arrivaient sporadiquement du continent pour augmenter les effectifs du 18th Sqn. Les Hawk étaient employés comme avions écoles et pour les liaisons. On soupçonne qu'aucun ne fut utilisé comme appareil de première ligne.

Après Pearl Harbor

Lorsque la nouvelle de l'attaque de Pearl Harbor parvint d'une station radio en Amérique, le 18th Sqn entra en action en patrouillant autour de Cook Inlet. Les rumeurs circulè-

rent qu'une escadre de porte-avions japonais s'avançait le long de la côte ouest de l'Alaska pour attaquer Elmendorf et d'autres cibles. Mais ce ne fut pas avant le 3 juin 1942 (bataille de Midway) qu'une escadre de porte-avions venant de Honshû s'approcha de l'île Unalaska pour bombarder Dutch Harbor, avant d'envahir les îles de Kiska et Attu.

Le niveau du stress des militaires et des civils s'éleva subitement et de nombreux troncs d'arbres à la dérive ainsi que des baleines furent pris pour des sous-marins et des navires entrant dans Cook Inlet pour y déposer des troupes d'invasion. Des patrouilles survolèrent continuellement Seward et Nome dans l'espoir d'intercepter l'escadre qui, en fait, n'existait pas. Six B-18A armés patrouillaient au large tandis que les P-36A patrouillaient près des côtes. Les cahiers de l'escadrille mentionnent brièvement que trois Hawk, découvrant un ballon météo américain, ouvrirent le feu pour le détruire (peut-être pour briser l'ennui des vols).

Les pilotes passèrent le reste de 1941 à s'adapter aux dures conditions météorologiques de l'Alaska et affiner leur technique de vol dès qu'un Curtiss devenait disponible. Les B-18 et P-36 étaient sporadiquement interdits de vol à cause d'un approvisionnement en rechanges et pièces détachées totalement imprévisible. Tout aussi imprévisible était le climat : le brouillard givrant réduisait régulièrement le nombre des chasseurs disponibles et l'extrême turbulence tordait les ailes et faisait éclater les rivets, mettant plusieurs P-36A, utilisés comme bombardiers en piqué, hors d'état de vol.

Une autre vue du YP-37 affecté au 20th *Squadron* à Ladd Field en 1940. Le nez, la queue et l'extrémité des ailes de l'appareil avaient été peints en rouge, sans doute pour un meilleur repérage en cas d'atterrissage forcé dans la neige.

Le brouillard givrant fut cause de la collision en vol de deux Hawk juste après l'envol, tuant les deux pilotes. Au cours d'une patrouille de nuit le 10 décembre 1941, le *Lieutenant* Elmer Booth rencontra une violente turbulence et partit en vrille à bord de son Hawk. Son chef de patrouille, le *Lieutenant* Louis Houck, s'en sortit, mais un troisième pilote, le *Lieutenant* Robert W Finwall, resta avec son Curtiss et plongea tout droit dans l'eau glaciale et vaseuse de Turnagin Arm. Par la grâce de Dieu, Booth réussit à sauter malgré sa basse altitude, mais lorsque son parachute s'ouvrit, la brutale décélération arracha ses bottes d'hiver. Quelques secondes plus tard, il plongea jusqu'à la taille dans une gadoue d'eau à moitié gelée sur un banc de glace. Le grand vent s'engouffra dans la voilure et traîna Booth hors de la gadoue, sur un banc de glace plus solide, où il se libéra du parachute. Travaillant promptement pour éviter de geler à mort, il ouvrit sa trousse d'urgence, mais un coup de vent l'arracha de ses mains, ne lui laissant rien d'autre qu'une machette. Après avoir coupé le sac à parachute vide et improvisé une paire de mukluks (bottes en peau de phoque portées par les Inuits), Booth érigea rapidement un igloo avec des blocs de glace éparpillés à l'entour, espérant qu'un avion de sauvetage le repérerait tôt le lendemain matin.

Vers 9h30 le lendemain, il aperçut plusieurs avions en recherche au-dessus de Turnagin Arm, et comme ils approchaient, il se mit à sauter en faisant de grands signes avec ses bras pour attirer leur attention. Booth observa un Hawk passer à bonne vitesse, suivi d'un Stinson O-49 qui décrivit des cercles tout en s'approchant d'un minuscule banc de glace, sur lequel il atterrit soigneusement à moins de 30 mètres de lui, face à un vent très fort. Les deux pilotes, les *1st Lieutenants* Yarbrough et O'Brien, amarrèrent solidement leur avion à la glace avant d'essayer de rejoindre Booth. Ils furent incapables de traverser la traître glace pourrie entre les bancs de glace. Une forte marée les repoussa loin de la petite île de glace de Booth. Ils s'attachèrent donc avec une corde et se dirigèrent laborieusement vers lui. Se rendant compte qu'il leur était impossible de le rejoindre, ils rebroussèrent chemin et appelèrent Elmendorf par radio pour demander un largage par parachute.

Un avion Fairchild, non identifié, arriva et laissa tomber un radeau pneumatique et une paire de bottes d'aviateur près de la position de Booth. Yarbrough et O'Brien parvinrent avec le radeau à négocier l'eau libre les séparant de Booth pour le ramener avec eux. Souffrant alors d'exposition au froid, Booth fut évacué à Elmendorf à bord du Stinson; O'Brien resta sur le banc de glace pour être évacuer le dernier. Yarbrough et O'Brien furent par la suite tous deux décorés de la *Distinguished Service Cross* pour ce sauvetage audacieux dans un lieu particulièrement hostile à l'homme.

Les pilotes de l'*Alaska Command* ne possédaient pas de signal de sécurité pour alerter les avions de sauvetage, mais ils découvrirent qu'une fusée éclairante, telle qu'utilisée par les cheminots de l'Alaska Railroad, était ce qu'il fallait. Une fusée fut aussitôt incluse dans chaque trousse d'urgence des pilotes.

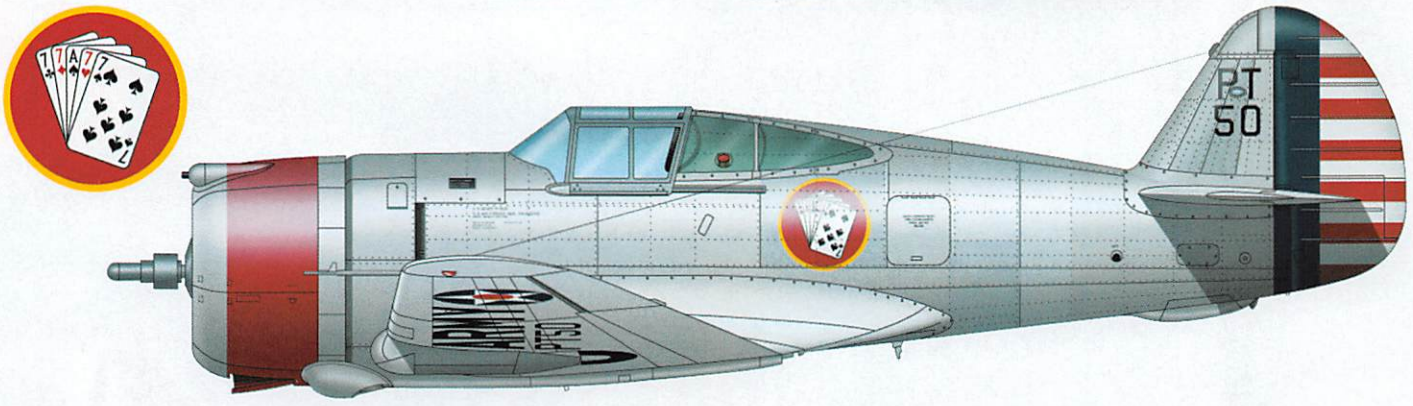
Les journaux de marche de l'escadrille indiquent qu'entre décembre 1941 et janvier 1942, les Hawk furent remplacés par des P-40E et P-40K, plus un AT-6 pour l'entraînement. Début 1942, après l'arrivée de P-39 et P-40 en Alaska, les derniers P-36A furent expédiés au dépôt et tombèrent dans l'oubli. Cependant, l'on sait que ceux qui étaient en état de vol furent renvoyés aux États-Unis. Quelques-uns furent perdus en route à la suite d'accidents. Tous furent tôt ou tard ferraillés. Un Hawk qui avait servi en Alaska fut aperçu et photographié dans le Wisconsin durant les années de guerre.

Entre-temps, le 18th Sqn se distingua sur des avions plus modernes sur le théâtre des îles Aléoutiennes.

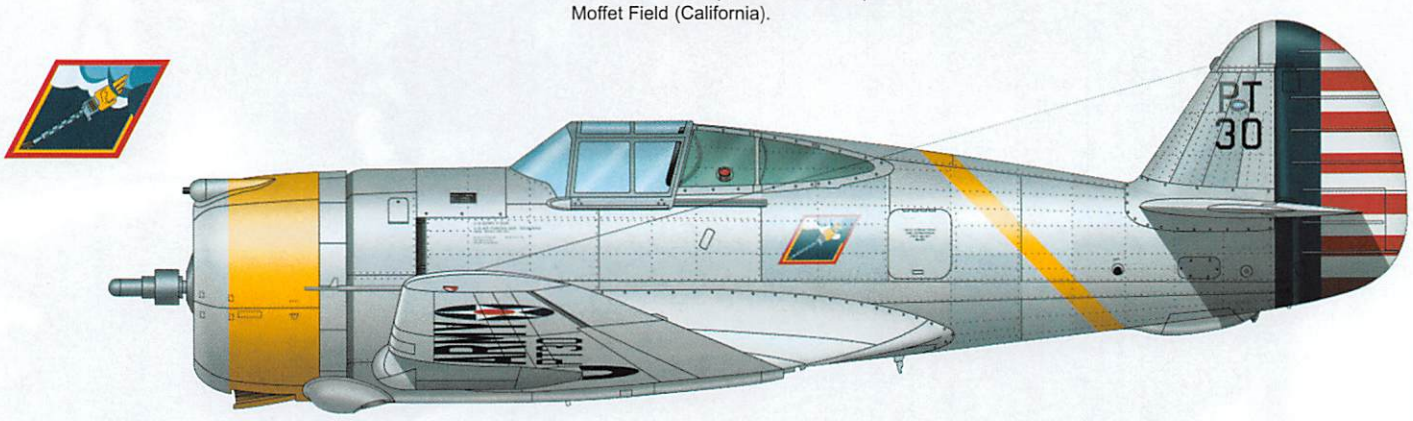
C'est une honte qu'aucun P-36 n'existe aujourd'hui pour être fièrement exposé à Elmendorf AFB, attendu que cet appareil fut le tout premier avions de chasse en Alaska. Si un P-36A (s/n 38-180) fut testé à Wright Field avec des skis profilés, conçus par Luscombe Aviation, avec jambes de train fixes et carénées, tous les P-36 du 35th Sqn, opérant de Ladd Field en 1941, étaient des Hawk standards à train d'atterrissage escamotable.

Les commandants du 18th Sqn au temps des P-36 furent les *Majors* DW Titus (octobre 1940), WO Eareckson (mai 1941) et ND Sillin (novembre 1941).

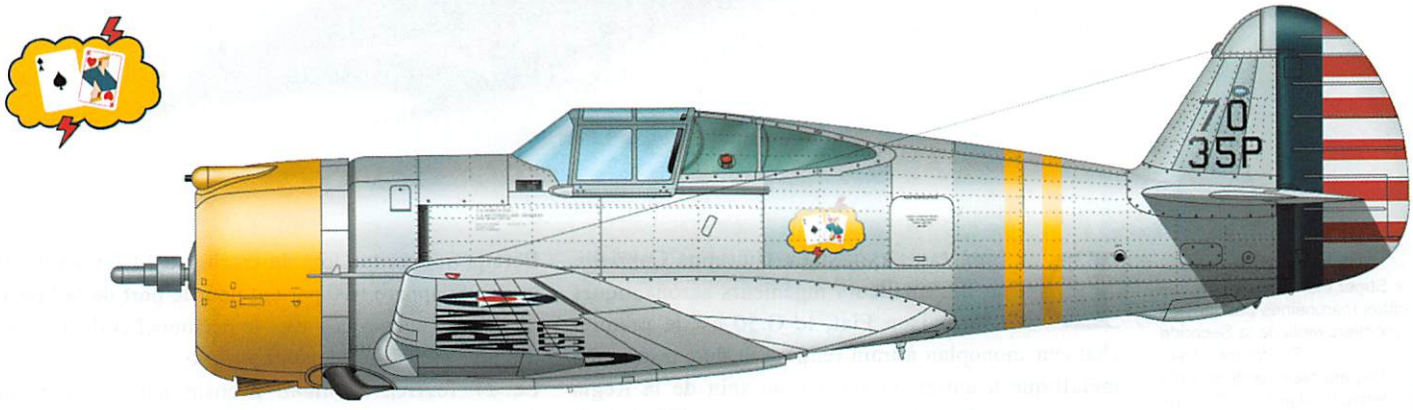
Dans le prochain numéro, suite et fin : Deux Heures de Gloire.



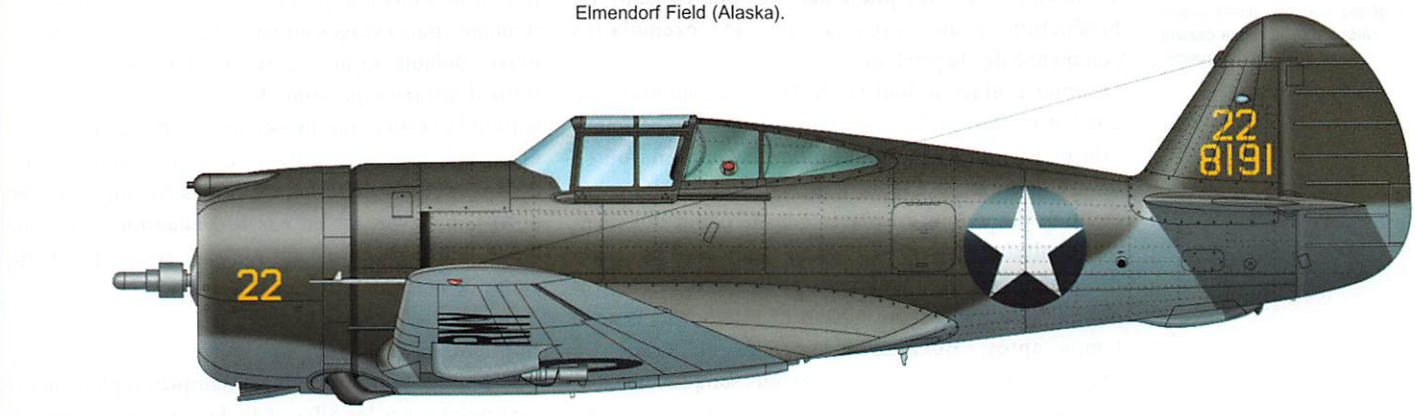
Curtiss P-36A
20th *Pursuit Group*, 77th *Pursuit Squadron*
Moffet Field (California).



Curtiss P-36A
20th *Pursuit Group*, 79th *Fighter Squadron*
Moffet Field (California).



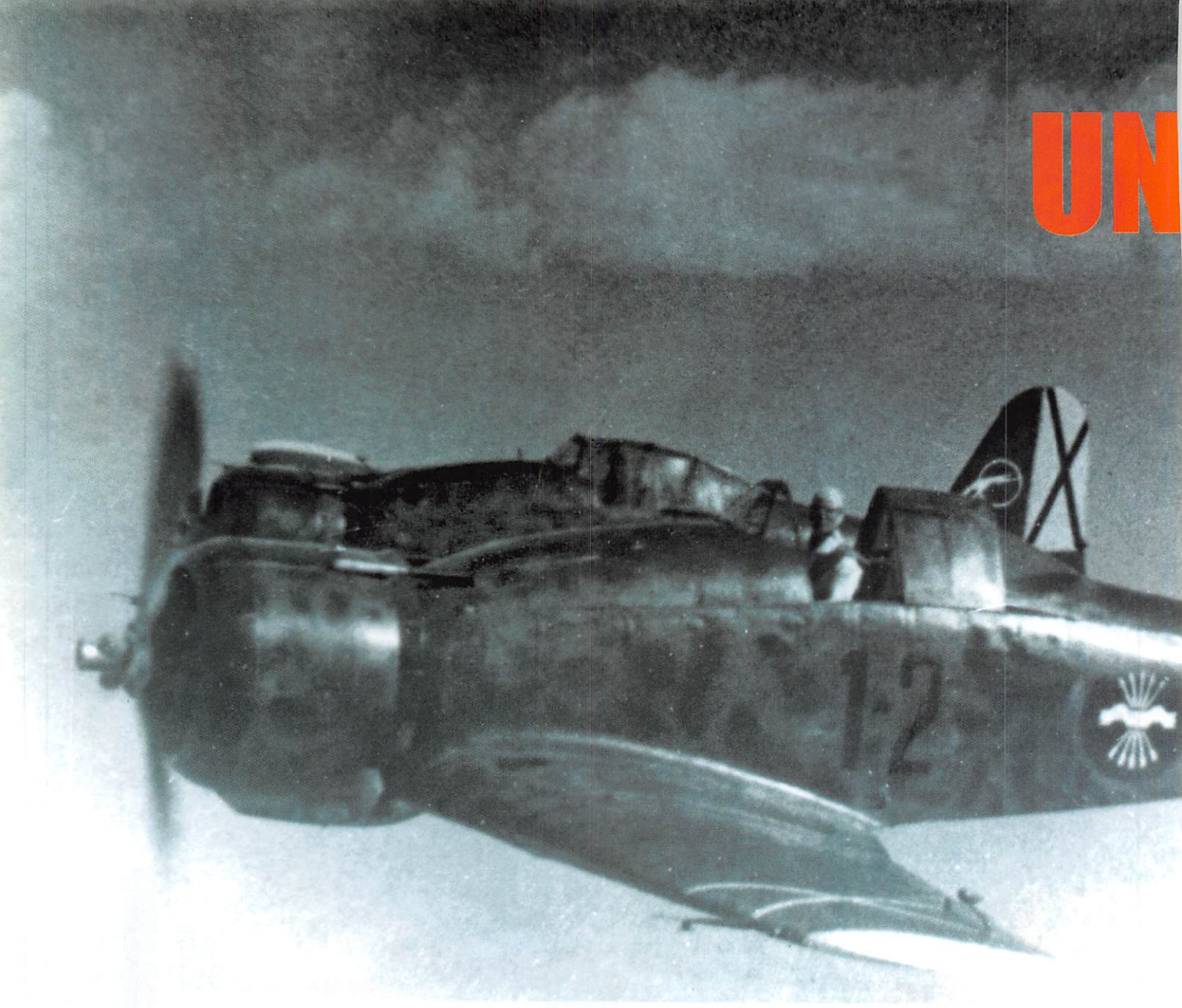
Curtiss P-36A
35th *Pursuit Group*, 21st *Pursuit Squadron*
Elmendorf Field (Alaska).



Curtiss P-36C (38-191)
Probablement du 32nd *Pursuit Group*
Albrook Field (Panama), début 1942.

© P-A. Tilley - 2003

UN



Vol de patrouille de deux « Super Fiat » au-dessus des côtes marocaines pendant les premiers mois de la Seconde Guerre mondiale. Les appareils portent sur la dérive l'insigne du 27 *Grupo Mixto de Caza*. On lira dans le texte la raison pour laquelle les pilotes préféraient voler avec la cabine ouverte.

Dessiné par l'ingénieur Giuseppe Gabrielli, l'un des meilleurs ingénieurs aéronautiques de la maison Fiat, le G.50 est le premier chasseur monoplan à train rentrant et de construction métallique à entrer en service au sein de la Regia Aeronautica (RA). Le prototype réalise son premier vol le 26 février 1937 piloté par Giovanni Briganti. La production d'une présérie de 45 exemplaires commence dès le printemps 1938.

Désirant évaluer le Fiat G.50 dans les conditions de combat réelles, la RA crée une escadrille expérimentale le 15 juin 1938 sur la base de Guidonia où se trouve aussi le 1° *Centro Experimental* . Cette escadrille de dix avions est placée sous le commandement du capitaine Mario Bonzano qui revient juste d'Espagne où il a combattu à la tête de la 18ª *Squadriglia* du groupe « Asso di Bastoni ». Peu de temps après, Bonzano est promu au grade de *Maggiore*. Une fois prêts, neuf avions sont démontés et mis en caisse. Le dixième avion a été détruit dans une collision peu de temps auparavant avec un autre Fiat piloté par Bonzano. Si Bonzano peut rejoindre le terrain, il n'en est pas de même pour l'autre pilote, Beretta qui est tué lors du crash. Le 14 février 1939, les neufs appareils [1] partent pour le port de la Spezia où ils sont embarqués avec le personnel et du matériel des plus variés sur le navire *Aniene*.

Le 27 février, l'*Aniene* accoste dans le port de Tarragone et les Fiat sont rapidement envoyés sur le terrain de Reus tout proche. Là, ils y sont rapidement remontés puis essayés en vol. Mais très rapidement de graves défauts au niveau du système électrique et du train d'atterrissage sont détectés. Cependant, c'est surtout la verrière qui préoccupe le plus les pilotes. En effet, une fois verrouillée, celle-ci a tendance à se déformer en cas de fortes vibrations en vol, empêchant ainsi son ouverture en cas d'évacuation d'urgence. Cette déformation est telle qu'au sol ce n'est qu'à coups de marteau qu'on peut l'ouvrir !

Baptême du feu

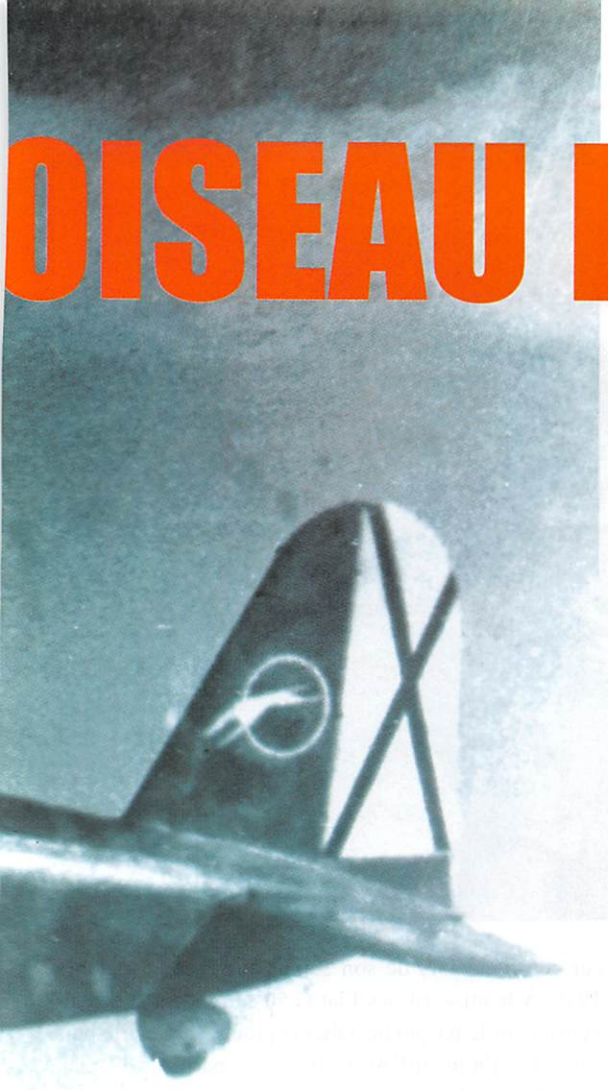
Une fois les avions prêts, les marques réglementaires sont peintes sur les ailes et la dérive. Ainsi peints, les avions décollent de l'aérodrome de Establada le 10

[1] MM. 3573, 3576, 3579 à 3584, 3589.

OISEAU DE MALHEUR

LE FIAT G.50 EN ESPAGNE

Juan Arraez Cerda



Curieux destin que celui du Fiat G.50 sous le ciel espagnol.
Arrivé trop tard pour participer à la Guerre civile, il va être pris en grippe par les pilotes espagnols, être interdit de vol jusqu'en 1946 et s'éteindre à petit feu faute de pièces détachées.
Et dire qu'il avait été surnommé « Super Fiat » !

mars 1939, mais le mauvais temps les oblige à atterrir sur le terrain de Sanjurjo de Saragosse. Ils y restent jusqu'à ce que le temps s'améliore, c'est à dire pendant quatre jours. Entre-temps, l'ordre est donné de peindre les numéros 1 à 9 sur le fuselage. Pour la propagande, l'insigne du XXII[e] groupe de chasse « Asso di Batoni » est aussi apposé sur les avions, groupe qui partage le terrain avec les Fiat G.50. La première mission de guerre a lieu le 16 mars 1939 à partir d'Escalona près de Tolède (à ne pas confondre avec Escalona del Prado situé dans la province de Ségovie). Ce jour-là, six Fiat sous le commandement du commandant Bonzano effectuent une mission d'escorte entre 7 500 et 8 000 mètres au profit de 25 Fiat CR.32 qui se dirigent vers Madrid. Au cours du vol, le sergent-major Pongiluppi qui pilote le 1-9 est victime d'une perte de connaissance causée par les vapeurs d'essence qui se sont introduites dans la cabine. Fort heureusement, il parvient à récupérer avant qu'il ne soit trop tard et à se poser d'urgence à une vingtaine de kilomètres au nord de Tolède; l'avion s'en sort sans grand dommages. Le lendemain, cinq G.50 décollent de nouveau pour escorter une nouvelle fois les Fiat CR.32 pendant que deux paires d'avions se relaient pour protéger le terrain. Le 18 mars, un nouvel incident survient : le réservoir de l'avion du lieutenant Martissa connaît quelques dysfonctionnements au point que Martissa doit faire un atterrissage forcé qui endommage gravement la machine. Quant à Martissa,

Le *Maggiore* Aldo Remondido présente le Fiat G.50 au *Commandante* Garcia Morato, assis à bord du 1-2, le jour même de la cessation des hostilités, le 1er avril 1939. Au premier plan, le *Maggiore* Mario Bonzano.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Ci-contre et ci-dessous : le *Capitano* Ricardo Roveda et son G.50 n° 3576 (1-2) sur la base d'Escalona.

il se brise le nez lors de cet atterrissage.

Malgré ces incidents, l'activité aérienne continue : le 21 mars, six G.50 escortent dix SM.79 sur Madridejos, suivie d'une autre mission de protection de sept SM.79 le lendemain. Suivent cinq jours d'inactivité puis les vols de guerre reprennent jusqu'au 28 mars 1939. En effet, la guerre civile espagnole se termine officiellement le 1er avril. Le Fiat G.50 n'aura donc pas eu l'opportunité d'être confronté à d'autres chasseurs ennemis. Ce même jour, le commandant Garcia Morato, as de l'*Aviación Nacional* avec 40 victoires à son actif se déplace à Escalona dans le but d'essayer le chasseur moderne que les Italiens tiennent particulièrement à vendre aux Espagnols. Morato connait déjà le Fiat de réputation et à son grand regret n'a pas pu voler sur cet avion lors de son séjour en Italie en octobre 1937. À la mi-avril, les Fiat G.50 se rendent successivement sur le terrain de Tabalda proche de Séville puis sur le terrain madrilène de Barajas à partir du 11 mai. En effet, ils doivent participer au grand défilé aérien qui regroupe l'*Aviación Nacional*, l'*Aviazione Legionaria* et la *Legion Condor*. Le 21 mai, ils retournent à Tablada où les pilotes italiens les laissent pour retourner en Italie.

Changement de propriétaire

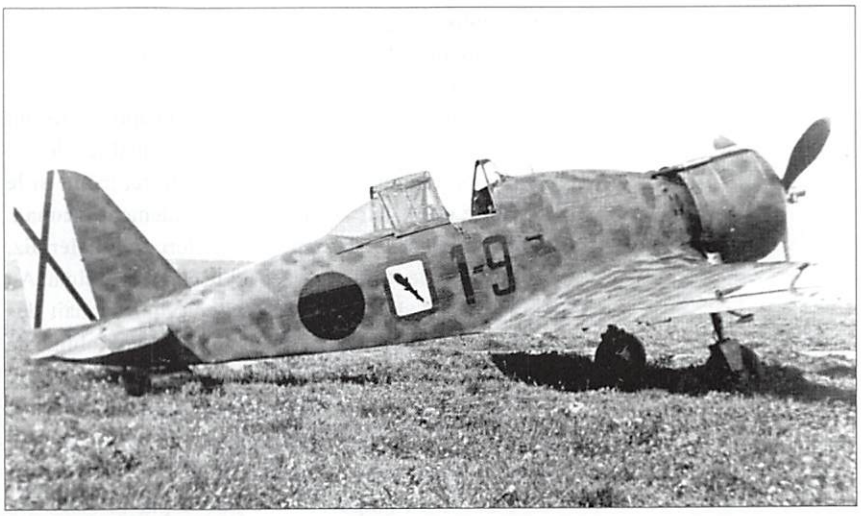
En juillet 1939, l'*Aviación Nacional* connaît de profonds changements structurels, plus adaptés à sa nouvelle mission de temps de paix. son nom change et elle devient *Ejercito del Aire*. Les Fiat G.50 doivent

Mon premier vol sur « Super Fiat »

Emilio Herrera Alonso, alors jeune officier, se souvient de son premier vol à bord d'un Fiat G.50.

« *Au début du mois de novembre 1946, nous avons rassemblé la documentation du Fiat que personne du groupe n'avait piloté jusqu'alors. Grâce à elle, nous avons pu nous faire une idée de l'avion. Quand Juanjo Diaz Arcaya a jugé que nous étions prêts à voler sur les Fiat, il nous annonça que notre jour de chance viendrait le 13 novembre, un mercredi. À 7h30 cette journée là, tous les pilotes de l'escadrille sont allés se recueillir à la mission des Franciscains située non loin de Nador. Nous sommes rentrés après le petit déjeuner et Arcaya nous a dit qu'il sortirait le premier et que les autres, les lieutenants Palomares, Torres, Perez del Hoyo, Pumarola et l'aspirant Corral et moi, partirions selon un tirage au sort. Mon nom est sorti le dernier. En ce fameux jour, les He 112 sont restés dans les hangars et seuls les Fiat 2-16 et 2-17 sont restés dehors, alignés. À 9h30, devant un public constitué par le personnel du groupe, Arcaya monta dans le Fiat, moteur chaud, ferma la verrière et fit le signe aux mécaniciens de retirer les cales. Il roula lentement jusqu'au bout de la piste. Avant que nous puissions entendre le moteur lancé à pleine puissance, nous avons vu l'avion s'élancer dans les airs, ce qui nous paru avoir été une course assez courte. C'est ainsi que commença l'une des matinées les longues de mon existence. Trente minutes plus tard, le 2-16 revint au terrain pour s'aligner à côté du 2-17. Nous avons félicité notre capitaine au moment où il descendait de l'avion. Nous nous sommes regroupés autour de lui en cercle et pour qu'il nous transmettre ses sensations de vol. Il insista sur le fait de ne pas descendre en-dessous de 155 km/h pour l'atterrissage. Puis vint le tour de Torres sur le 2-17 qui réalisa le même vol ou presque. Puis ce fut Perez de Hoyo sur le 2-16, et ainsi de suite, à chaque fois un vol de 30 minutes, les Fiat se ravitaillant tous les deux vols. J'ai passé la matinée à demander à mes collègues leurs impressions, sans que cela m'apporte plus d'informations que ça.*

« *J'étais tout énervé de voir que tout allait bien et c'était très stimulant, mais d'un autre côté je me préoccupais de l'évolution de la météo. En effet, le ciel s'assombrissait vite et quand Pumarola qui était l'avant-dernier, atterrit, la pluie a commencé à tomber doucement. En voyant cela, Arcaya m'interpella en me suggérant qu'il serait peut-être préférable de reporter mon vol au lendemain. Mais, comme j'avais passé une matinée à attendre et à voir les autres voler, je ne voulais pas attendre vingt-quatre heures de plus, d'autant que du côté de Zeluân il ne pleuvait pas. Je suis donc parvenu à convaincre Arcaya de me laisser partir. C'est ainsi que je me suis dépêché de monter dans le 2-17 avec l'aide du mécanicien, mis le moteur en marche et essayé les magnétos. J'ai donné le signal pour que l'on retire les cales, j'ai lâché les freins, monté le régime et je me suis mis à rouler doucement. Le roulage se montra facile et agréable grâce à la*

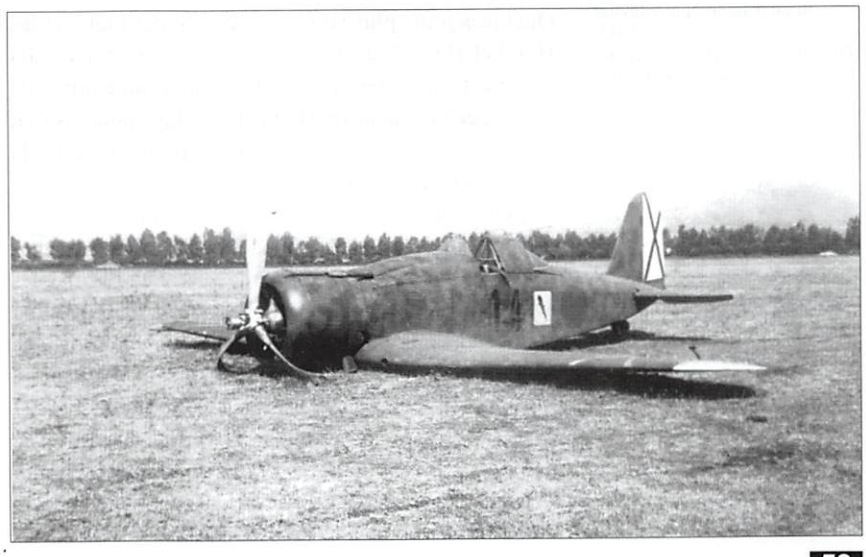


Le 1-9 à Barajas, décoré de l'as de bâton.

équiper la 2ª *Escuadrilla* du 27ème groupe mixte de chasse qui dépend du 2ème régiment mixte. La base qui lui est assignée est l'aérodrome militaire de Tauima (connu aussi sous le nom de Nador) qui se trouve au Maroc espagnol, proche de la ville de Melille.

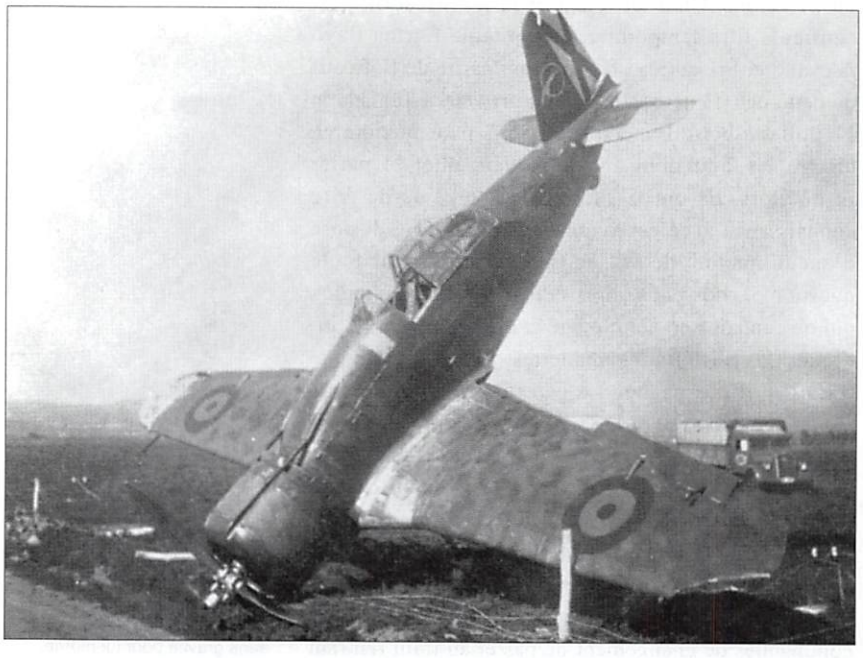
Le commandant Miguel Guerrero est nommé à la tête du 27 *Grupo Mixto de Caza* et la 2ème escadrille est confiée à titre temporaire au capitaine Carlos Bayo Alexandre. Six autres officiers font partie de l'effectif de cette deuxième escadrille. Ils arrivent à Tablada le 17 juillet à bord d'un Junkers Ju 52 pour prendre en charge les Fiat dont aucun n'avait entendu parler jusqu'alors. Ils ont la surprise désagréable de faire connaissance avec cet avion moderne qui ne dispose d'aucun manuel de vol ou d'entretien ! Pour toute question, ils doivent s'adresser à un mécanicien italien qui ne connaît rien au pilotage et qui se contente d'indiquer les différentes manettes dans un mélange d'italien et d'espagnol : « *Questo es la palanca de mando, questo es le giro de la helica...* »

Après trois longues journées employées à apprendre tout ce qui pouvait l'être, arrive le moment crucial d'essayer les avions en vol. Mais d'autres surprises attendent les pilotes espagnols. Il faut dire que beaucoup de choses sont nouvelles pour eux car ils viennent tous du Fiat CR.32. Ils doivent d'adapter aux commandes de changement de pas et au train rentrant



Coup classique : effacement du train à l'atterrissage.
Le *Teniente* Alfonso Ruibal en a fait la triste expérience à Tauima, mais heureusement sans gravité pour lui-même.

entre autres. Cependant, aucun incident n'est à signaler pendant cette période d'essais. Le 7 août, les pilotes traversent la Méditerranée sans problème avec leurs « Super Fiat », comme ils les ont baptisés. Ils ont même le temps de profiter des bonnes qualités de vol de l'avion et tout se déroule sans histoire, même si le territoire qu'ils survolent leur est totalement inconnu. Après une journée de repos sur le terrain de Herraiz, ils repartent le 9 août en prenant le cap sur Tauima. Au cours du vol, Ramon Luca de Tena, qui connaît des problèmes d'alimentation en essence, se voit obligé de revenir d'urgence à Herraiz et Mendia connaît le même problème à la verticale de Tauima. Il sort le train pour atterrir mais gère mal son atterrissage et capote. L'avion est détruit et Mendia est grièvement blessé. Il sera amputé d'une jambe par la suite. La malchance poursuivant ce vol, Esteban Ibarreche oublie de sortir le train et fait un atterrissage sur le ventre. Cependant, il n'est pas blessé dans cet incident, mais l'avion est irrécupérable. C'est à partir de ce vol où deux avions sont perdus que la réputation d'oiseau de malheur va coller au Fiat G.50 espagnol.



Conséquence d'un atterrissage forcé à Tauima, le 2 février 1943.
On note les nouvelles cocardes sur les extrados.

Carrière contrariée

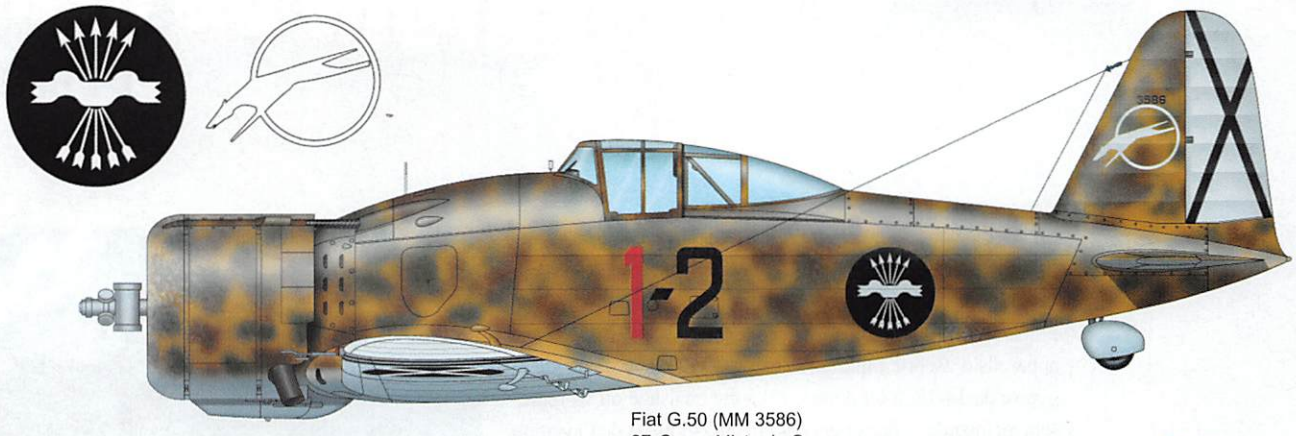
Quelques jours plus tard, tous les « Super Fiat » et les Heinkel He-112 de la 1ère escadrille sont réunis. Ils reçoivent sur la dérive l'emblème du groupe mixte de chasse, en noir pour les Heinkel, en blanc pour les Fiat faisant disparaître du même coup les dernière traces du passage de ces avions chez les pilotes italiens.

Les chasseurs du groupe n° 27 ont comme mission la protection de l'espace aérien des possessions espagnoles au Maroc. À la déclaration de guerre en Europe, les avions du groupe volent tous les jours, mais les Fiat sont handicapés par les ennuis réguliers que provoque le train d'atterrissage. Ces incidents sont d'ailleurs à l'origine de deux accidents mortels, le premier le 22 avril 1940 (aspirant Manuel Carreño Camacho) et le deuxième le 16 octobre 1940 (lieutenant Antonio Manrique Garrido). L'ordre est donné de remédier à ce défaut, mais comme il ne sera pas suivi d'effet, les

largeur du train d'atterrissage. Je me suis placé au bout de la piste au même endroit que les autres avaient choisi avant moi, puis vérifié les températures d'huile et de pression, fermé le cockpit et mis les volets et le calage de l'hélice en position pour le décollage. J'ai mis les gaz et avant même d'avoir eu le temps de baisser le nez de l'avion, les 850 cv du moteur m'avaient envoyé dans les airs. J'ai rentré le train et ajusté les paramètres moteur pour effectuer la montée et je suis passé avec une certaine fierté au-dessus du terrain. Avant que je m'en rende compte, je me suis retrouvé à 2 500 mètres au-dessus de Dar Driux et me suis mis en vol de croisière. Jusqu'à maintenant, l'avion m'avait plus ou moins piloté, maintenant, c'était à moi de le piloter avec mes 160 heures de vol ! Malgré cela, surpris par le fait que je pouvais toujours me maintenir dans les airs, j'étais convaincu que je pouvais le faire envers et contre tout. Cependant, j'ignorais à cette époque que, mis à part la force de sustentation que j'avais apprise, il y avait aussi les peurs bleues qui donnent des cheveux blancs.

« J'ai commencé a faire des virages de chaque côté, augmentant à chaque fois les inclinaisons sans m'apercevoir que le Fiat avait pris de l'altitude et je me suis retrouvé à 3 500 mètres. J'ai une nouvelle fois viré encore plus serré quand soudain j'ai été secoué par un coup venant de la droite et je suis parti en vrille de ce côté. J'ai essayé de sortir de cette vrille mais après deux tours j'ai basculé en vrille par la gauche. Pendant ce temps là, le sol se rapprochait très vite. Je me suis souvenu alors que les avions savent voler naturellement tout seuls et de ce fait j'ai lâché les commandes. Ainsi en piquant, l'avion sorti de sa vrille. J'ai redressé l'avion et je suis passé à quelques mètres au-dessus du sol non loin de Zeluan avec une vitesse vertigineuse. J'ai alors repris de l'altitude pour renouveler l'expérience. Mais cette fois-ci, je suis monté à 4 000 mètres où j'ai entamé une série de virages plus raisonnables en contrôlant le mieux possible du pied. Cela m'a encouragé à réaliser quelques tonneaux. Après une vingtaine de minutes de vol, je suis retourné au terrain et de suite j'ai effectué mes deux premiers tonneaux qui se sont bien passés mais les deux suivants enclenchés à gauche ont été potables. Satisfait, j'ai piqué pour perdre de l'altitude tout en me rapprochant de l'aérodrome. Je me suis fait un petit plaisir à voir l'anémomètre monter très vite. J'ai redressé à une centaine de mètres du sol et me suis éloigné en direction de la côte de la mer Chica en faisant peur à une nuée de flamands. J'ai alors viré, sorti le train et ajusté le pas de l'hélice tout en continuant à tourner par la gauche. Je me suis stabilisé à une vitesse d'approche de 175 au badin et j'ai atterri sans problèmes. J'ai même eu peur d'avoir oublié d'avoir sorti les volets, mais elle s'avéra injustifiée.

« Quand j'ai finalement arrêté le moteur, mes compagnons m'ont félicité en m'arrachant littéralement de la cabine de pilotage. Ce fut le point culminant de cette matinée qui fut synonyme de grande tension pour tous. À trois heures de l'après-midi, nous avons reçu la visite du colonel et nous sentions d'humeur à fêter avec une bonne paella le retour du Super-Fiat au sein de la 2ème escadrille ».



Fiat G.50 (MM 3586)
27 *Grupo Mixto de Caza*
Tauima, fin 1939.

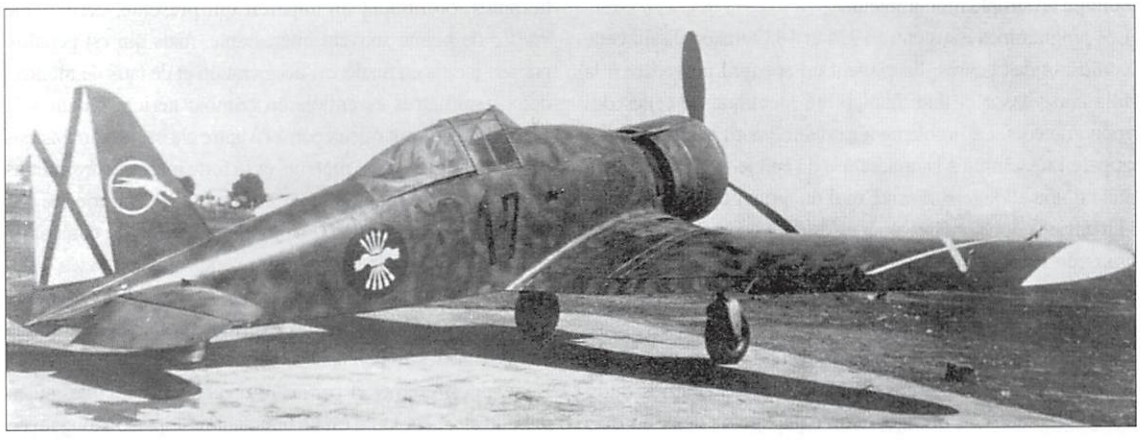
Fiat G.50 (MM 3580)
Escadrille expérimentale
Escalona, avril 1939.

© P-A. Tilley - 2003

Fiat sont interdits de vol en 1943. Cette interdiction durera jusqu'à automne 1946.

À cette époque, les « Super Fiat » ont reçu un nouveau matricule commençant par C.6 qui est peint sur la dérive. De toute manière en cet automne 1946, il ne reste aucun pilote connaissant le Fiat. En effet, alors qu'on a pu trouver un système efficace de targettes pour bloquer le train d'atterrissage et que le colonel Antonio Sanz Garcia de Beas, commandant le régiment n° 2 lève l'interdiction de vol, le commandant de la 2ème escadrille, le capitaine Juan Diaz Arcaya, reçoit l'ordre de n'en rien faire.

Le manque de pièces détachées aura raison peu à peu des Fiat. En 1947, seuls trois seront encore en état de vol et deux autres en révision. L'année suivante le nombre de Fiat opérationnel tombera à deux et en 1949, les cinq Fiat seront tous envoyés en révision dont aucun en ressortira. En 1950, ils seront finalement rayés des contrôles et vendus aux ferrailleurs.



Le 1-7 décoré de l'insigne du 27 *Grupo Mixto de Caza* sur la dérive et du faisceau phalangiste dans la cocarde de fuselage.

LE CHASSEUR LOURD
QUADRATURE DU CERCLE

C-J. EHRENGARDT

Le concept du chasseur lourd (ou d'escorte, ou stratégique), contrairement à une croyance généralement répandue, ne date pas du milieu des années trente. La France, pour ne prendre que cet exemple, s'est intéressée à des appareils d'escorte biplaces et même triplaces au cours de la guerre de 14-18, à tel point qu'il a été envisagé qu'ils représentent jusqu'aux deux tiers des effectifs globaux de l'aviation de chasse vers le milieu de l'année 1919. La cessation des hostilités entraînera l'annulation des commandes en cours et la rapide disparition des appareils existants (Caudron R 11 et Hanriot HD 3).

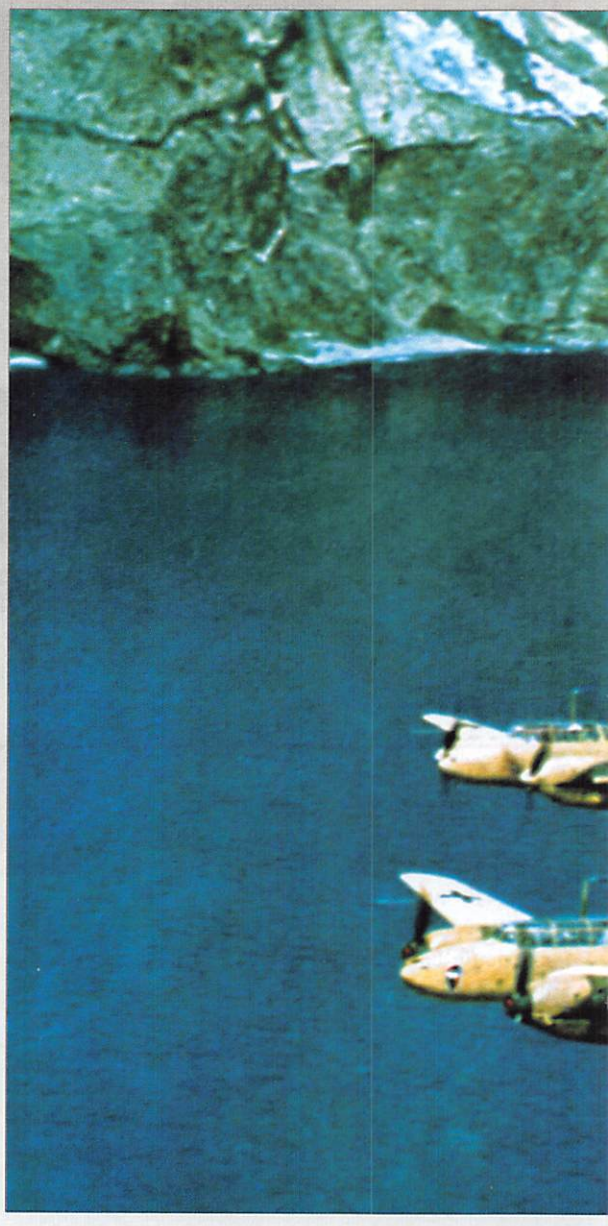
Vers 1934, le concept resurgit et, comme c'est souvent le cas dans d'autres domaines, de manière quasi simultanée dans différents pays. Pourquoi en 1934, justement ? Pour deux raisons principales. D'abord, parce que la renaissance de l'armée allemande donne matière à réflexion à propos d'un possible nouveau conflit en Europe. Ensuite, parce que c'est à cette époque que les théories des partisans du bombardement stratégique, l'Italien Giulio Douhet, l'Américain William Mitchell et l'Anglais Hugh Trenchard, ont suffisamment pénétré les esprits pour que les principales forces aériennes commencent à lancer des programmes de bombardiers lourds à long rayon d'action. Or, les programmes des chasseurs lourds sont indissociables de ceux des bombardiers stratégiques. Bien qu'encore hésitants et favorisant surtout la mise en œuvre d'avions polyvalents, ces programmes révèlent deux préoccupations majeures, inverses mais pas incompatibles :

– détruire les bombardiers stratégiques ennemis avant leur arrivée au-dessus de l'espace aérien national;

– protéger les bombardiers amis d'une interception par la chasse ennemie.

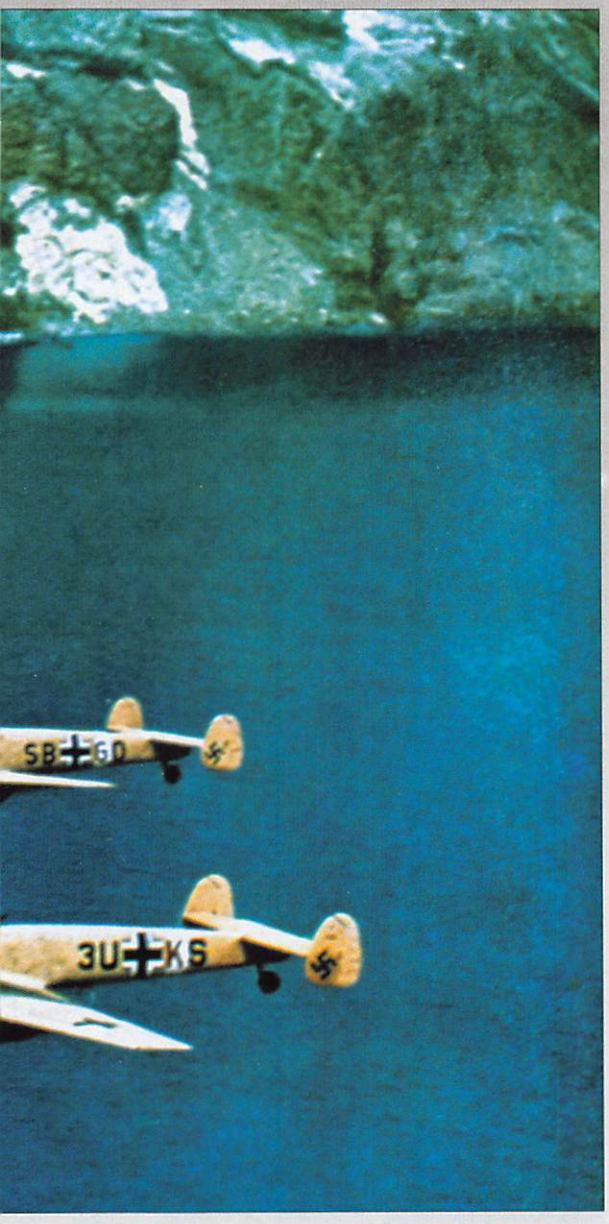
Ces deux préoccupations conduisent au même résultat, la conception d'un chasseur ayant une autonomie suffisante pour remplir l'une et l'autre de ces missions, mais aussi capable de se défendre seul – d'où la nécessité, à l'époque, de prévoir un mitrailleur arrière, parce que les services techniques pressentent quelque part, sans vouloir se l'avouer, que sa taille ne lui permettra pas d'évoluer en combat tournoyant comme un simple monomoteur.

Les programmes issus entre 1934 et 1939 matérialisent cette confusion des genres. Ils exigent un appareil possédant à la fois une vitesse et une maniabilité identiques à celles des monomoteurs. Le problème à résoudre pour concevoir un tel appareil ressemble à la quadrature du cercle. Afin qu'il bénéficie d'une allonge suffisante et d'un armement puissant, ses dimensions doivent être généreuses pour accueillir des réservoirs de carburant de grande capacité et plusieurs canons. Comme le carburant, l'armement et sa taille font enfler le devis de poids, il est nécessaire d'en faire un bimoteur. Mais voilà, une partie de la puissance du second moteur est utilisée à compenser le poids et la traînée supplémentaires dudit second moteur. Si l'on rajoute un équipage de deux ou trois



hommes, on obtient un appareil qui présente, certes, une vitesse de pointe souvent intéressante, mais qui est pénalisé par son inertie en matière d'accélération et de taux de montée, deux paramètres essentiels en combat aérien. Quant à la maniabilité, il vaut mieux penser à autre chose, les dimensions de l'appareil, ses deux moteurs et sa forte inertie en évolutions le plaçant systématiquement en situation d'infériorité par rapport à un monomoteur. Comme tout avion de combat, le chasseur lourd est le produit d'un compromis entre les différents paramètres : poids, performances, maniabilité, distance franchissable. On comprend que toute concession entraîne aussitôt une restriction dans le domaine d'emploi.

Donc, pour résumer et permettre une classification des appareils, un chasseur lourd est un bimoteur multiplace à long rayon



d'action et pourvu d'un armement défensif. Sont ainsi exclus du champ de cette étude des appareils comme le Lockheed P-38 Lightning ou le Westland Whirlwind, qui ne sont, en définitive, que des chasseurs légers équipés de deux moteurs. Sont également exclus les appareils n'ayant pas été conçus dans le cadre d'un programme spécifique de chasseur lourd, comme le Northrop P-61, le Junkers Ju 88C/R ou le Petlyakov Pe-2.

Le plus étonnant dans l'affaire, c'est que les nations les plus engagées dans le bombardement stratégique (la Grande-Bretagne et les États-Unis) ne se préoccupent guère de concevoir un chasseur d'escorte, tandis que l'Allemagne, qui en a abandonné l'idée, et la France, qui ne s'en est pas encore donné les moyens, en développent chacune un pour un résultat diamétralement opposé.

Allemagne : l'aboutissement

C'est en 1934 qu'apparaît en Allemagne le concept du *Kampfzerstörer* (littéralement destroyer de combat), un appareil chargé de frayer un chemin aux bombardiers à travers un rideau de chasse ennemi, mais devant aussi être capable de mener d'autres tâches secondaires, comme l'escorte rapprochée, l'interception, la reconnaissance et l'appui tactique. Comme on le voit, un programme chargé et bien peu réaliste, certaines de ses missions étant mutuellement exclusives. Il devient vite manifeste qu'il sera pataud, lent et incapable de mener une quelconque de ses tâches de manière correcte.

Si le *Technische Amt* (département technique) du ministère de l'Air (RLM), pressentant le désastre, émet un avis défavorable, le concept du *Kampfzerstörer* trouve une écoute auprès de Göring qui exige que le développement d'un tel appareil soit entrepris sans délai. Le cahier des charges n'impose que le fait qu'il doit s'agir d'un bimoteur polyvalent, entièrement métallique, triplace, et armé de canons de préférence en tourelles. Le reste (dimensions, poids, performances) est suffisamment vague pour laisser une grande latitude aux différents constructeurs auxquels il est proposé. Deux projets sont retenus, le Henschel Hs 124 et le Focke-Wulf Fw 57. Toutefois, bien avant le premier vol des deux prototypes, l'état-major de la Luftwaffe a déjà reconsidéré la question, abandonnant le destroyer de combat en faveur de modèles plus spécialisés. Pour l'anecdote, le Fw 57 se révèle un échec cuisant; à la suite d'erreurs de calculs, l'appareil pèse deux fois plus lourd que ce qui a été envisagé au départ et se traîne littéralement en vol.

En fait, il existe un troisième projet soumis par les Bayerische Flugzeugwerke (BF). Fidèle à son habitude, Walther Rethel, directeur du bureau d'études, s'est écarté des sentiers battus. Sans s'occuper des impératifs officiels, il a privilégié les plus hautes performances au détriment de tout le reste. De ce fait, son projet est assez éloigné des exigences du cahier des charges et logiquement rejeté par le RLM – tout au moins dans un premier temps. Il se trouve que la Udet-Flugzeugbau, petite entreprise de construction aéronautique fondée par l'ancien as de 14-18, Ernst Udet, a été rachetée par les BF une dizaine d'années auparavant. Depuis cette époque, Udet a conservé des liens étroits avec Willy Messerschmitt et, bien que n'occupant encore aucune position officielle, il jouit d'une grande influence auprès des instances supérieures de la Luftwaffe. C'est grâce à lui que les BF décrochent un contrat pour leur *Kampfzerstörer*, baptisé Bf 110.

En mars 1935, le général Walther Wever devient le premier chef d'état-major de la Luftwaffe. Lui-même s'intéresse au bombardier stratégique, pour lequel il lance un cahier des charges, mais, sans doute convaincu par son département technique, il abandonne le concept du *Kampfzerstörer* et publie deux programmes en remplacement, l'un pour un *Schnellbomber*, l'autre pour un *Zerstörer*. C'est dans le cadre de ce second programme que le Bf 110 va trouver sa voie.

Le Messerschmitt Bf 110 reste l'archétype du chasseur lourd et sa conception inspirera de nombreux constructeurs et états-majors étrangers.
Ici, deux Bf 110C du III./ZG 26 au-dessus des Cyclades en 1941. En Méditerranée, le 110 reste un appareil apprécié pour son long rayon d'action qui lui permet d'assurer l'escorte des convois maritimes ou aériens à destination de l'Afrique du Nord.

Car, désormais, Göring a jeté son dévolu sur les unités de chasse lourde qu'il considérera longtemps comme l'élite de la Luftwaffe – tout au moins, jusqu'au 15 août 1940. Pendant la bataille d'Angleterre, on en arrivera à une situation extravagante où les Bf 110, non seulement devront d'abord se défendre eux-mêmes avant de défendre les bombardiers qu'ils sont censés protéger, mais devront être escortés par des Bf 109 ! En tant que *Zerstörer*, le Bf 110 ne survit pas à la bataille d'Angleterre, mais il a déjà entamé une nouvelle carrière dans la chasse de nuit. Son incontestable réussite dans ce domaine prouve bien que son échec dans la chasse lourde n'est pas imputable au constructeur, mais bien aux conditions dans lesquels l'appareil a été employé.

France : l'avion bouche-trou

En octobre 1934, le ministère de l'Air diffuse un programme portant sur un bimoteur polyvalent à décliner en trois versions : CN2 (chasse de nuit biplace), C3 (chasse triplace, dit de « commandement à la chasse ») et C2 (chasse biplace). Dans cette dernière configuration, en dépit de l'appellation officielle de « multiplace léger de défense », l'appareil se rapproche du concept du chasseur lourd, puisqu'il doit être capable d'effectuer des missions d'interception, de protection rapprochée et d'escorte avec le même bonheur. Comme le financement du projet est à la charge des constructeurs, ceux-ci ne se bousculent pas pour répondre au programme. Sur les cinq avionneurs qui donnent suite, Breguet est écarté en raison du non-respect du devis de poids; son projet donnera ultérieurement naissance à la famille Bre 690. Le Loire-Nieuport 20 ne volera jamais et le Romano 110 arrive hors délai. Il ne reste plus en lice que le Hanriot 220 et le Potez 63, mais le premier est éliminé avant même son premier vol.

C'est tout d'abord comme avion de commandement à la chasse, puis comme chasseur de nuit que le Potez 630 entre en service. Ces deux catégories nous éloignent du sujet principal. Au moment de la mobilisation, sept groupes de chasse détachent une douzaine de Potez 630/631 pour former une escadrille de guet aérien. Cependant, en janvier 1940, soucieux de trouver une réplique aux *Zerstörergeschwadern* allemandes, le grand quartier général décide de transformer cette modeste escadrille de guet en escadrille, non moins modeste, de chasse lourde, sous la dénomination d'ECMJ 1/16 (escadrille de chasse multiplace de jour). De lourd, cette escadrille n'a pas grand chose, pas même l'armement de ses Potez 631, puisqu'en raison des retards de fabrication, ils ont

Le Potez 631 n° 88 de l'ECMJ 1/16 en 1940. Réponse du grand quartier général de l'armée de l'Air aux *Zerstörergeschwadern* de la Luftwaffe, cette modeste escadrille ne revendique que quatre victoires pendant la campagne de mai-juin 1940. Le Potez 631 éprouve de grosses difficultés à rattraper les bombardiers allemands, puis à les abattre avec son armement déficitaire. (Photo Escudier)

Allemagne

Curieusement, la faillite du Bf 110 comme *Zerstörer* ne tempère pas l'intérêt que manifeste le RLM pour ce type d'appareil. Prévu pour remplacer le Bf 110, le Me 210 n'en poursuit pas moins son développement après la bataille d'Angleterre. Il s'avère que l'appareil lui-même est vicié à la base, ce qui entraîne de longs retards pour sa mise au point et sa construction en série. Le programme semble enfin arrêté en avril 1942, mais dans les faits il se poursuit avec le Me 410, qui n'est finalement rien d'autre qu'un 210 débarrassé de ses vices. Toutefois, lorsqu'il entre en service, début 1943, la catégorie *Zerstörer* n'a plus rien à voir avec celle d'origine. S'il lui faut toujours détruire un rideau de chasse ennemie, ce n'est plus pour protéger ses propres bombardiers, mais pour pouvoir attaquer les bombardiers ennemis. Et cette fois encore, le compromis que représente le *Zerstörer* se comportera mal face à des appareils spécialisés sans concession technique.

France

Un nouveau programme, dénommé A2, lancé fin 1936, fait l'objet d'un amendement en octobre 1938 – presque deux ans après le lancement de la fiche programme A20 portant sur un bombardier quadrimoteur à long rayon d'action. Il porte désormais sur un biplace présentant un armement renforcé (3 canons ou 2 canons et 4 mitrailleuses à l'avant et 1 canon ou 2 mitrailleuses à l'arrière) et des performances égales à celles exigées des monoplaces (vitesse maximale de 570 km/h et temps de montée à 8 000 mètres inférieur à 15 minutes). Quelques prototypes sont construits, comme le Hanriot NC 600 (développé du concurrent malchanceux du Potez 63) qui grimpe à l'altitude considérée en 14 minutes, mais n'affiche une vitesse de pointe que de 545 km/h. Il est abandonné en faveur du SE 100, à l'allure très étonnante, qui, lui, dépasse avec facilité les minima imposés tant au point de vue des performances (580 km/h) que de l'armement (quatre canons de 20 mm tirant vers l'avant). Potez, qui n'est pas resté les deux pieds dans le même sabot, propose son 670, évolution de la série 63 avec une aile elliptique (donc complexe à produire en série) et deux motorisations différentes; des trois, il est le moins performant et la commande ferme de 40 Potez 671 est annulée en raison de ses qualités de vol médiocres.

Grande-Bretagne

La RAF n'a pas étudié d'appareil correspondant au concept du chasseur lourd, néanmoins, le Beaufighter mérite que l'on s'y arrête. En effet, à l'origine, il s'agit d'un dérivé du bombardier Bristol Beaufort destiné à répondre au programme F.9/35 portant sur un biplace de chasse de jour et de nuit, officieusement baptisé Beaufort-Fighter. Or, ce qui semble n'être qu'une simple transformation du Beaufort en un chasseur à hautes performances se révèle être une tâche beaucoup plus complexe que prévu. Rapidement, le Beaufort-Fighter, dont le nom finit par se contracter, n'a plus rien à voir avec le modèle de base, de telle sorte qu'au moment où le ministère de l'Air passe la première commande, en février 1939, il est contraint d'écrire un programme (F.17/39) sur mesure. Si les tout premiers Mk. I entrent en service comme chasseurs de jour avec le N° 25 *Squadron* en septembre 1940, ils sont rapidement convertis en chasseurs de nuit. Néanmoins, le Beaufighter retrouve le rôle de chasseur lourd à Malte, pour la protection des convois en Méditerranée, mais aussi dans le golfe de Gascogne. Opposé à d'autres chasseurs lourds (Ju 88C et R) et au Fw 200 Condor, il y obtiendra des succès intéressants tant que la Luftwaffe ne fera pas intervenir ses Fw 190A.

États-Unis

Aux États-Unis, il n'existe qu'un seul programme pour un chasseur lourd, lancé fin 1936, et qui donne naissance à une nouvelle catégorie, le chasseur multiplace (FM – fighter multiplace). Bell soumet son projet baptisé XFM-1 Airacuda. Original pour le moins, cet appareil incorpore toutes les innovations techniques rejetées par les autres constructeurs soit parce qu'elles sont inutiles, soit parce qu'elles ne fonctionnent pas. En fait, l'Airacuda se présente plutôt comme un « casseur de bombardiers », certains parlant même d'une plate-forme de DCA volante, mais son cas mérite que l'on s'y intéresse. Les deux nacelles logeant les moteurs à hélice propulsive se terminent (ou commencent) par un habitacle abritant chacun un canonnier qui s'occupe de recharger le canon de 37 mm stabilisé par gyroscope. L'armement défensif est, quant à lui, purement psychologique. L'appareil est « tout électrique », les pompes, les volets, le train, les commandes de tir sont alimentés par un générateur autonome à essence. Malheureusement, la fiabilité n'est pas sa qualité essentielle et, quand il tombe en panne, la batterie ordinaire ne peut résister plus de quelques minutes, laissant l'appareil continuer son vol sans moteur et sans possibilité de sortir le train et les volets ! Enfin, les quelque 1 100 ch de chacun des deux moteurs Allison éprouvent toutes les peines du monde à pousser cet engin pesant un peu plus de 8,6 tonnes en charge et, avec ses 430 km/h en pointe, il paraît de plus en plus improbable qu'il puisse courir derrière des bombardiers. Le prototype vole le 1er septembre 1937 et après la construction de treize YFM-1 en septembre 1939, le développement de cet appareil relevant de la loi de Murphy est abandonné, tout comme la catégorie FM.

En avril 1940 arrive le Lockheed XP-58, décliné en deux versions, l'une monoplace, l'autre biplace. Le gouvernement américain a négocié avec le constructeur le développement gratuit de cet appareil contre l'autorisation de livrer des P-38 équipés du turbocompresseur aux Français et aux Anglais. Ce qui n'est, au départ, qu'une simple évolution du P-38, se transforme très vite en chasseur d'escorte. Ce modèle, qui ne répond à aucun besoin identifié, va se trouver ballotté par une continuelle valse-hésitation de la part de l'AAF. Il devient successivement avion d'appui tactique, bombardier, chasseur de tanks et finalement, « casseur de bombardiers ». En raison de plusieurs changements de motorisation inopinés, le prototype ne vole que le... 6 juin 1944 ! Aucune commande ne sera passée, l'appareil ne répondant alors plus à aucun programme. Cet appareil, développé gratuitement à l'origine, coûtera quelque 2 millions de dollars aux contribuables américains...

Le North American P-82 Twin Mustang est un autre cas particulier. Destiné à escorter les futurs raids des B-29, il consiste en l'assemblage de deux cellules de P-51 mariées entre elles par une aile centrale. L'appareil est biplace, mais il n'est pas équipé d'armement défensif, ses performances devant lui permettre de faire face aux intercepteurs japonais – ou du moins, c'est ce que l'on espère. Le prototype vole en juin 1945 et les premiers exemplaires de série n'entreront en service qu'en 1948. Il connaîtra une belle carrière en Corée, mais comme chasseur de nuit.

Italie

Bien que l'Italie ait lancé le Piaggio P.108B, un bombardier quadrimoteur répondant à un programme de 1937, elle ne parviendra jamais à obtenir un bombardier stratégique ni un chasseur d'escorte performants. La faute en incombe en majeure partie à l'absence de moteurs d'une puissance suffisante, mais aussi à l'absence d'une

été livrés avec un seul canon de 20 mm sur les deux prévus, l'autre étant remplacé par une mitrailleuse de 7,5 mm (quand ce ne sont pas les deux...). Il est en outre plus petit et beaucoup plus léger que le Bf 110 (3 760 kg en ordre de marche, contre 6 020 kg au modèle allemand), ce qui est une chance, car il est également sous-motorisé. Les deux Gnome-Rhône GR 14 M ne développent en effet que 660 ch à 5 000 mètres, contre 1 150 ch aux Daimler-Benz DB 601A du Bf 110. Bref, on a là tous les ingrédients pour une boucherie qui, Dieu merci, sera évitée par l'emploi saupoudré de l'ECMJ 1/16. En juin 1940, certains exemplaires sont armés de quatre mitrailleuses supplémentaires sous les ailes, qui renforcent la puissance de feu mais amputent, par leur traînée, de quelques kilomètres par heure une vitesse de pointe déjà anémique.

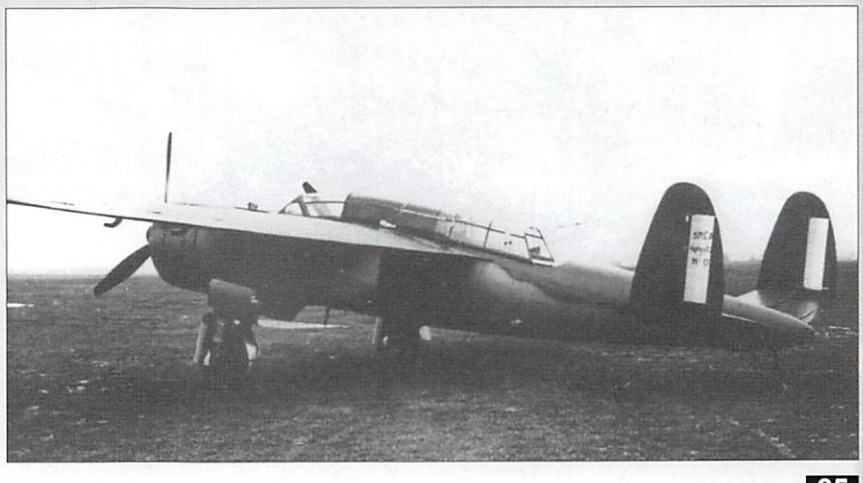
Rappelons qu'à cette époque, l'armée de l'Air ne dispose pas de bombardiers stratégiques, à l'exception des vénérables Farman 222 et dérivés que, fort prudemment, l'état-major réservera aux bombardements de nuit.

Le concept de la chasse lourde ne survivra pas à l'armistice sous la pression des événements, l'occupant interdisant toute étude d'avion nouveau.

Le Potez 631 s'est révélé être un véritable fiasco, en particulier en raison d'une évidente sous-motorisation, mais aussi parce qu'il n'a jamais trouvé sa place dans la stratégie de l'aviation française – si tant est qu'elle en ait eu une. L'avion est lent, vulnérable aux armes de petit calibre et insuffisamment armé pour donner la chasse aux bombardiers allemands. Le programme qui lui a donné naissance est un exemple typique de gâchis de temps, d'énergie et de matières premières, car il a été lancé à contre-temps et sans autre but défini que de combler un vide dans l'inventaire de l'armée de l'Air. Avion bouche-trou, le Potez 631 a été utilisé à toutes les tâches possibles et imaginables, sans grande réussite.

Un concept négligé

La RAF s'est peu investie dans le chasseur lourd pour deux bonnes raisons. La première est que le Fighter Command a toujours mis l'emphase sur l'intercepteur ponctuel, un monoplace à hautes performances, maniable et grimpant vite, dont l'autonomie n'a pas à être supérieure à une heure. La seconde est que, jusqu'à la fin de l'année 1939, elle demeure persuadée que « *le bombardier finit toujours par passer* » et que ses Wellington et autres Hampden ont la capacité de se défendre seuls s'ils respectent la consigne de voler groupés pour croiser les feux de défense. Malheureusement, la Luftwaffe dispose de chasseurs armés de canons qui peuvent donc tirer hors de



Plutôt élégant et racé, le SNCAC NC 600 souffrait de la trop faible puissance de ses deux GR 14M (700 ch). Seuls deux prototypes du NC 600 furent construits avant que le choix officiel ne se porte sur le SE 100. (Collection R. Giraud)

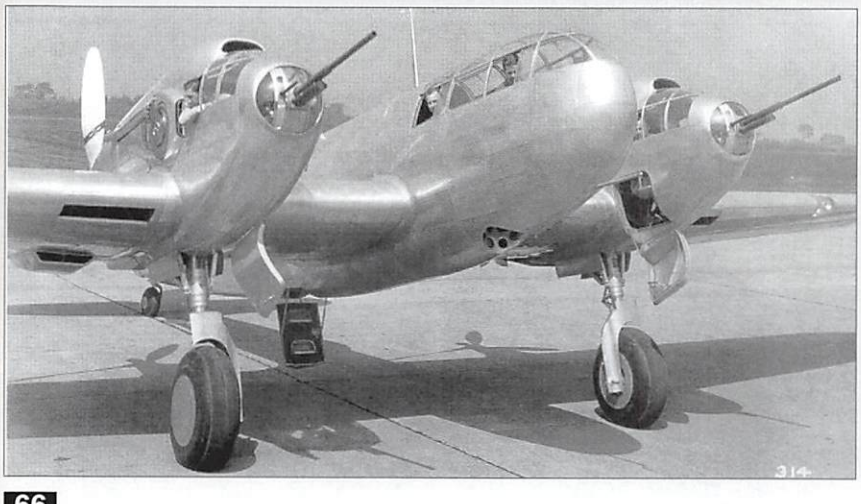
Le Fokker G.Ia, exemple même du programme inutile. À quoi pouvait servir un chasseur à long rayon d'action dans un pays qui mesure moins de 300 km de long ? D'autant que son armement n'était pas plus important que celui du Hurricane et ses performances non plus. Le n° 301 sera détruit au sol par un bombardement allemand le 10 mai 1940. (Photo KNL)

portée des mitrailleuses de 7,7 mm des tourelles britanniques. Il faut quelques cuisantes déconvenues, comme le « massacre de la baie d'Allemagne » en décembre 1939 et quelques autres lors de la campagne de Norvège pour que la RAF comprenne qu'elle fait fausse route. Dès lors, ses bombardiers stratégiques ne seront plus guère employés que de nuit, d'où le désintérêt total pour un chasseur lourd d'escorte, qui n'a désormais plus sa place – s'il l'a jamais eue – au sein de la RAF.

S'il est une force aérienne qui a adhéré avec rapidité et ténacité au bombardement stratégique, c'est bien l'Army Air Corps américain. Pourtant, le concept du chasseur lourd d'escorte a connu peu d'échos, principalement parce que les bureaux techniques de la future Air Force ont estimé que leurs bombardiers étaient suffisamment bien armés pour se défendre sans aide extérieure. Il y a pourtant quelques tentatives, mais l'AAF se rendra vite compte que des chasseurs « légers bimoteurs » (P-38) et monomoteurs à forte allonge (P-51, P-47N) offrent de bien meilleures perspectives.

Le concept du chasseur d'escorte fait long feu au Japon, en grande partie parce que les besoins sont comblés par deux monomoteurs monoplaces (A6M et Ki.43) qui offrent tous les avantages avec peu d'inconvénients – a priori. Le Japon poursuivra l'étude et la réalisation de chasseurs lourds, mais ceux-ci seront surtout destinés à l'interception à haute altitude et à la chasse aux B-29.

L'URSS est l'une des rares nations à ne pas s'être intéressée à l'aviation stratégique. Certes, en 1941 les VVS alignent quelques bombardiers à long rayon d'action, mais la doctrine est pour ainsi dire inexistante et en aucun cas prioritaire. De ce fait, le concept du chasseur lourd a peu de prise et aucun appareil ne sera développé *ab initio* dans cette catégorie.



Le très étrange Bell XFM-1 Airacuda est davantage considéré comme une plate-forme de DCA volante que comme un chasseur lourd. Ce sera le seul avion de l'unique programme de l'USAAC portant sur un chasseur lourd multiplace. (Bell Aircraft Corporation)

doctrine bien établie.

En 1938, un programme est émis pour un triplace polyvalent principalement destiné au théâtre d'opérations nord-africain. Fiat y répond avec le CR.25bis, un appareil dont la silhouette est plus proche de celle d'un bombardier que d'un chasseur. Les performances ne sont pas prioritaires en raison de la zone d'emploi prévu de l'appareil, ce qui est une bonne chose, puisque le CR.25bis plafonne à quelque 455 km/h. Dix exemplaires de présérie sont néanmoins engagés avec la 173ª *Squadriglia* dans l'escorte des convois maritimes entre la Sicile et la Libye à partir de juillet 1941, mais l'appareil est retiré de la première ligne en janvier 1943, en raison surtout d'un manque de rechanges.

Trois autres projets, qui n'auront pas le temps de franchir le stade de prototype, voient le jour suite à un programme de 1941 pour un « destroyer » dans un rôle plus défensif qu'offensif. Cette fois, les services officiels font l'impasse sur la maniabilité, privilégiant les performances, l'autonomie et la puissance de feu. L'appareil doit être motorisé par deux Daimler-Benz DB 605A construits sous licence par Fiat. Le plus prometteur est probablement l'IMAM Ro 58, un bimoteur trapu présentant peu d'innovations techniques, mais doté de remarquables qualités de vol et d'une bonne pointe de vitesse (605 km/h) pour un appareil de cette taille. De son côté, Savoia-Marchetti propose le SM.91 et le SM.92, deux bipoutres se différenciant par la présence d'une nacelle centrale accommodant l'équipage sur le premier et le repositionnement du poste de pilotage sur la poutre gauche sur le second. Avec une masse de 8 875 kg en ordre de marche, le SM.91 est le plus lourd chasseur jamais construit en Italie. Sans surprise, puisque débarrassé de la nacelle centrale, le plus rapide est le SM.92 qui atteint 615 km/h à 7 200 mètres aux essais. Il est prévu pour recevoir trois canons de 20 mm et quatre mitrailleuses de 12,7 mm tirant vers l'avant (et une mobile tirant vers l'arrière). Caproni ne parviendra pas à achever le prototype de son Ca 380 avant l'armistice de septembre 1943. Le SM.92 poursuivra ses essais sous les couleurs allemandes après cette date, mais il ne donnera pas lieu à une mise en production.

Japon

Les Japonais se penchent à partir de 1937 sur la question du chasseur lourd d'escorte à long rayon d'action. Cependant, l'armée et la marine Impériales suivent un cheminement différent. Bien que l'armée estime qu'une future campagne dans le Pacifique nécessitera l'utilisation de tels appareils, il semble qu'elle ait surtout cherché à imiter l'Allemagne avec son Bf 110. Les principaux avionneurs sont sollicités, mais Mitsubishi et Nakajima déclinent l'offre en arguant d'un plan de travail déjà surchargé. Resté seul en lice, Kawasaki propose en octobre 1937 le Ki.38 très fortement inspiré par le modèle de Messerschmitt. Toutefois, les modifications exigées par les services techniques de l'armée sont si nombreuses et si profondes que le travail doit être repris à zéro. Deux mois plus tard naît le Ki.45. Son enfance est polluée par de nombreux problèmes techniques, en particulier la trop faible puissance des moteurs dérivés du Bristol Mercury. Il finit par entrer en service presque un an après le début de la guerre du Pacifique, c'est-à-dire trop tard pour être d'une quelconque utilité comme chasseur d'escorte, l'armée n'ayant pas recours au bombardement stratégique. Pourtant, l'armée lance un nouveau programme en mai 1943 qui débouche sur le Mitsubishi Ki.83, un appareil aux lignes particulièrement épurées. Le prototype vole en novembre 1944, mais les essais révèlent la nécessité d'apporter diverses modifications. Le temps passe et

lorsque l'appareil est enfin au point, la production aéronautique japonaise s'est concentrée sur les intercepteurs. La marine s'est intéressée un moment à cet avion qui pouvait atteindre 686 km/h à 8 000 mètres et qui n'avait rien à envier au F7F Tigercat.
La marine ne reste pas insensible aux demandes des équipages de bombardement engagés en Chine qui réclament un chasseur d'escorte à long rayon d'action. En juin 1938, elle approche Mitsubishi et Nakajima pour l'étude d'un tel appareil, pouvant également être utilisé pour la pénétration nocturne et la reconnaissance. Le cahier des charges commet l'erreur habituelle d'exiger à la fois de hautes performances (520 km/h) et une maniabilité au-dessus de la moyenne. Mitsubishi se désengage assez vite faute de personnel à affecter à l'étude d'un prototype et il ne faut pas longtemps au bureau d'études de Nakajima pour se rendre compte que le volume de son J1N influera de manière négative sur sa maniabilité en combat. Il est même en dessous de la vérité, car le prototype se révèle être un véritable cauchemar à piloter. Les ailerons sont totalement inefficaces au-dessus d'une certaine vitesse et les vibrations qu'ils engendrent lors de violentes manœuvres se propagent à tout l'appareil, le rendant difficile à rétablir en ligne de vol. Force est de constater que ce problème n'a pas de solution et Nakajima sort du programme la tête basse. Le J1N trouvera sa voie par la suite, d'abord comme avion de reconnaissance, puis comme chasseur de nuit, deux spécialités où les évolutions serrées sont plus rares.

Pays-Bas

Le Fokker G.I, développé sur les fonds propres du constructeur, vise essentiellement le marché export. Conçu à partir du milieu de l'année 1936, sa formule est globalement inspirée du Bf 110, bien que Fokker choisisse une approche radicalement différente en produisant un bipoutre. L'idée sous-jacente est de promouvoir la puissance de feu et, de ce fait, le G.Ia est équipé d'une batterie de huit mitrailleuses de 7,5 mm dans le nez de la nacelle centrale (le G.Ib étant étudié pour recevoir deux Madsen de 23 mm et deux FN-Browning de 7,5 mm), ainsi que d'une FN-Browning maniée par le mitrailleur arrière. Lorsqu'il est présenté au Salon de Paris en novembre 1936, le G.I fait sensation car il est censé atteindre près de 480 km/h. La Luchtvaartafdeling passe commande de 36 G.Ia dans le but de soutenir son constructeur national, les clients étrangers étant toujours réticents à acheter des avions qui n'entrent pas en service dans leur force aérienne d'origine. Pour l'aviation hollandaise, c'est un cadeau empoisonné; la superficie du pays ne justifie pas l'achat d'un chasseur à long rayon d'action et sa neutralité implique que ses avions de combat soient cantonnés dans leur propre espace aérien. Il existe à cette époque des monomoteurs armés de deux canons ou de huit mitrailleuses qui auraient sans doute mieux fait l'affaire, car l'épreuve de la guerre sera fatale au Fokker G.I.

Pologne

À l'automne 1934, l'état-major polonais lance un programme demandant un bimoteur polyvalent, principalement destiné à la chasse et à l'appui tactique. PZL y répond avec le P.38 Wilk, mais ne parvenant pas à trouver des moteurs suffisamment puissants, son prototype plafonne à 400 km/h lors des essais menés au début de l'année 1939. Le projet est abandonné, d'autant que PZL travaille sur un nouveau modèle plus prometteur, le P.48 Lampart. Ni celui-ci, ni son éventuel successeur, le P.54 Rys, ne sont achevés lorsqu'éclate la Seconde Guerre mondiale.

Un vaste jeu de Lego

L'épreuve du feu est pour toutes les idées et les stratégies le moment de vérité. Ça passe ou ça casse. Or, les belles théories de temps de paix, plus séduisantes les unes que les autres, ont été plus nombreuses à s'effondrer qu'à être validées au cours des deux premières années de la Seconde Guerre mondiale. Pourquoi ? En grande partie parce que chaque concept était alors imaginé de manière indépendante et, telle une brique, prenait sa place dans un édifice qui n'avait ni fondations ni murs de soutènement. Les départements techniques craignaient tellement de rater l'arme fatale qu'ils ratissaient large et lançaient des programmes qui n'avaient aucune utilité que celle de combler un espace entre deux autres, au cas où... Au début de la guerre, les stratégies ressemblaient à un vaste jeu de Lego, composé de concepts posés les uns sur les autres, sans grande interaction entre eux. Dans un sens, ils échappaient ainsi à la théorie des dominos, la chute de l'un n'entraînant pas nécessairement l'effondrement des autres, mais ils échappaient aussi à une synergie bénéfique. En fait, il manquait une réflexion stratégique globale. Ébauchée d'une manière empirique par l'Allemagne, cette vision globale de la conduite de la guerre sera menée jusqu'à son parfait aboutissement par les Américains à partir de 1942.
Certains concepts se révélèrent judicieux, d'autres catastrophiques. Parmi ces derniers figure en bonne place le chasseur lourd, tel que nous l'avons défini. La responsabilité n'en incombe qu'en de très rares occasions à l'avion lui-même. Les cahiers des charges ont souvent exigé l'impossible : des bimoteurs capables de rivaliser en vitesse et en maniabilité avec des monomoteurs. Jusqu'à la fin des années trente, il n'existait pas de moteur assez puissant pour concilier ces paramètres contradictoires. En fait, il n'existeront jamais, ou plutôt le gain de puissance qu'en tirera un bimoteur sera toujours gommé par le meilleur aérodynamisme et la plus grande légèreté d'un monomoteur. Même les puissants et élégants chasseurs monoplaces bimoteurs, comme le Lockheed P-38, se sont toujours retrouvés en état d'infériorité en combat tournoyant face à un monomoteur.
Un avion de combat n'est que la résultante d'un certain nombre de compromis. La faillite du chasseur lourd démontre que l'on ne triche pas avec un tel principe.

Le Savoia-Marchetti SM.92 fut le dernier multiplace mulitmoteur conçu dès son origine comme chasseur lourd.
Dérivé du SM.91, il s'en distinguait par la suppression de la nacelle centrale, le poste de pilotage étant relogé sur la poutre gauche.
Un seul prototype fut construit et vola sous le contrôle des Allemands le 12 novembre 1943.
L'appareil devait être armé de trois canons de 20 mm et quatre mitrailleuses de 12,7 mm tirant vers l'avant (et une 12,7 tirant vers l'arrière).
(Collection W. Green)

Le GC 1/7 *PROVENCE*
(N° 328 *SQUADRON*)

Le Spitfire Mk. V (ER807) s'arrache de la piste de Taher en février 1944. (ECPA-D)

Le GC 1/7 est créé sur la base de Bône-Les Salines le 16 septembre 1943 par dédoublement des GC 1/3 et 2/7. Son commandement en est confié à l'une des grandes figures de la chasse française, le commandant Michel Dorance. Cette unité, qui sera par la suite baptisée *Provence*, reprend les traditions de l'ancien GC I/7 dissous après la campagne de Syrie. C'est plutôt curieux, car un an plus tard le chef d'état-major interdira au groupe Doret de reprendre les traditions du GC I/8 sous prétexte qu'il s'agissait d'un groupe qui avait servi sous Vichy. Mais, nous nous égarons.

Le 1er octobre, le groupe est intégré au 338 *Wing* sous la dénomination de N° 328 *Squadron*. Nominalement rattaché à la 1ère escadre française, il dépend dans les faits du commandement français de la section de l'aviation côtière de Bône. Plus clairement, il est engagé dans les longues et fastidieuses patrouilles côtières au large des ports algériens.

Le 22 octobre, il déplore sa première perte, lorsque le lieutenant Prévost se tue accidentellement.

Après deux déménagements, le 26 novembre, il engage pour la première fois le combat avec la Luftwaffe. En début d'après-midi, quatre Spit sont détachés à Bône pour la protection d'un convoi au large de Bougie. Ils aperçoivent une large formation de bombardiers allemands, He 111, He 177, Do 217 et Fw 200, estimée à une quarantaine d'appareils [ce qui fait sans doute beaucoup] et engagent le combat tout en appelant du renfort. Sept autres Spitfire du 1/7 vont se joindre à la bagarre.

Un appareil de l'ex-2ème escadrille à Taher, en février 1944. Curieusement, cet appareil porte le seul insigne de la SPA 77, alors que les deux escadrilles avaient été fondues en une seule début décembre 1943. (ECPA-D)

Le lieutenant Madon touche un Fw 200 qui s'enfuit en feu, puis attaque un Do 217 qui dégage avec un moteur en flammes. Le lieutenant Rebière descend un Do 217 en mer et endommage plusieurs autres bombardiers. Finalement, quatre victoires confirmées, deux probables et cinq endommagés couronnent cette action.

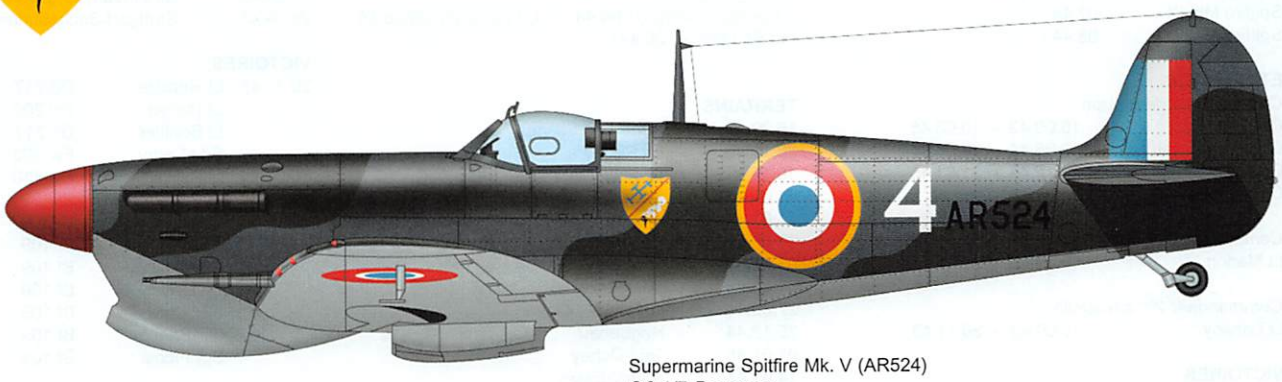
Pour des raisons pratiques, le commandant Dorance dissout les deux escadrilles le 1er décembre. Elles sont réunies en une seule sous les ordres du lieutenant Lansoy.

Le 20 avril 1944, les lieutenants Perrier et Chombard, détachés à la Réghaïa, décollent sur alerte.

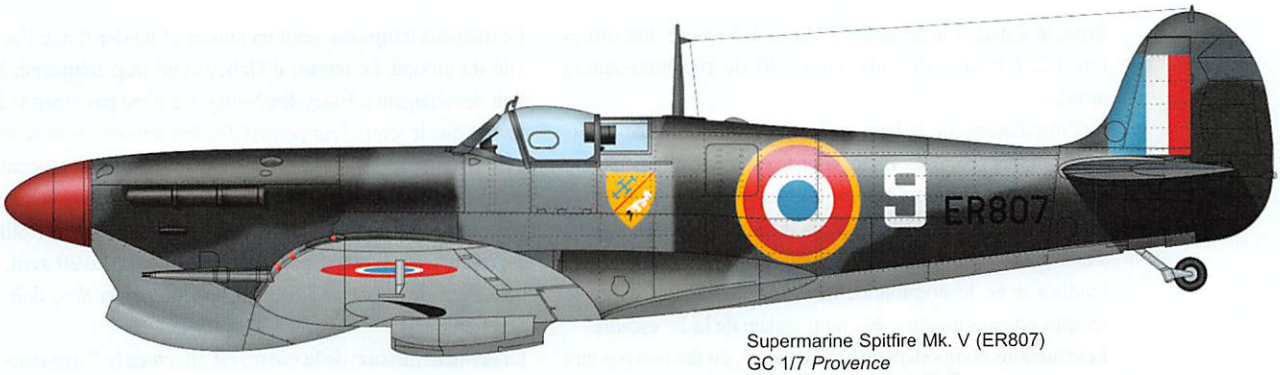
« *Grimpant accrochés à l'hélice, nous avons repéré le* bogey *vers 8 500 mètres. Il s'agissait d'un Me 410. Dès qu'il nous a aperçus, il a piqué droit vers la mer. J'ai piqué avec les gaz à fond à sa poursuite et, ayant épuisé mes munitions, j'ai dû le laisser filer. Au retour, j'ai rempli une demande d'homologation pour un Me 410 endommagé. Mais, il me sera confirmé quelques jours plus tard. En effet, les organes d'écoute branchés sur le PC allemand ont entendu celui-ci appeler le pilote du Me 410 jusqu'à une heure du matin sans réponse. Ils en ont conclu que l'appareil avait fini au fond de la mer.* »

Pendant ce temps, une autre patrouille, composée des adjudant Morisot et sergent-chef Réveillon, s'est frottée à cinq Ju 88A. Attaqués à leur tour par une douzaine de Ju 88C (du I./ZG 1), les Français ont rapidement rompu le combat.

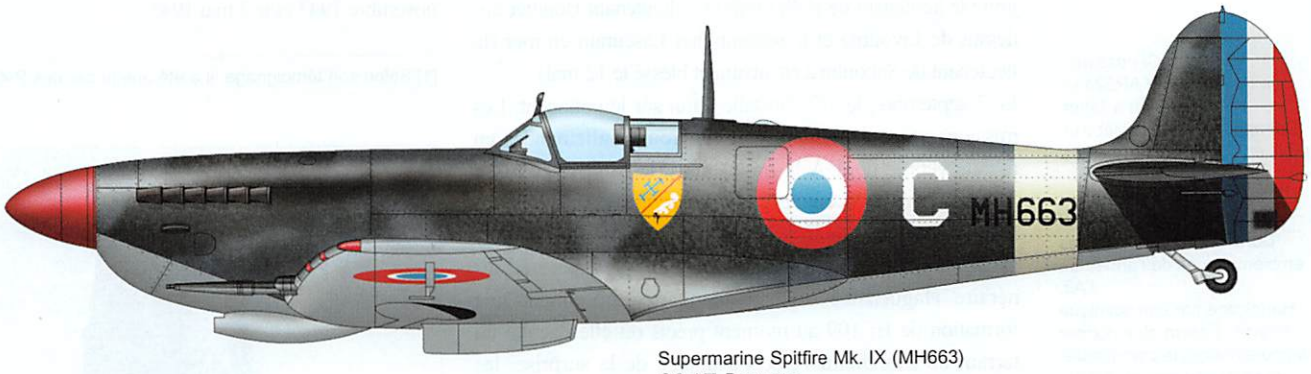
Le 1er mai 1944, le 1/7 s'installe en Corse et est rattaché à la 1ère escadre, en compagnie des GC 1/3 et 2/7. Cette escadre appuie l'offensive alliée en Italie, lancée à partir du 11 mai et son activité devient considérable. En plus du résrevoir supplémentaire, les Spitfire sont armés de deux bombes de 250 livres qu'ils larguent en piqué sur des objectifs terrestres, soit désignés à l'avance, soit lors de reconnaissances armées. Ces missions sont exécutées par des patrouilles de quatre appareils, copiées sur le modèle anglais.



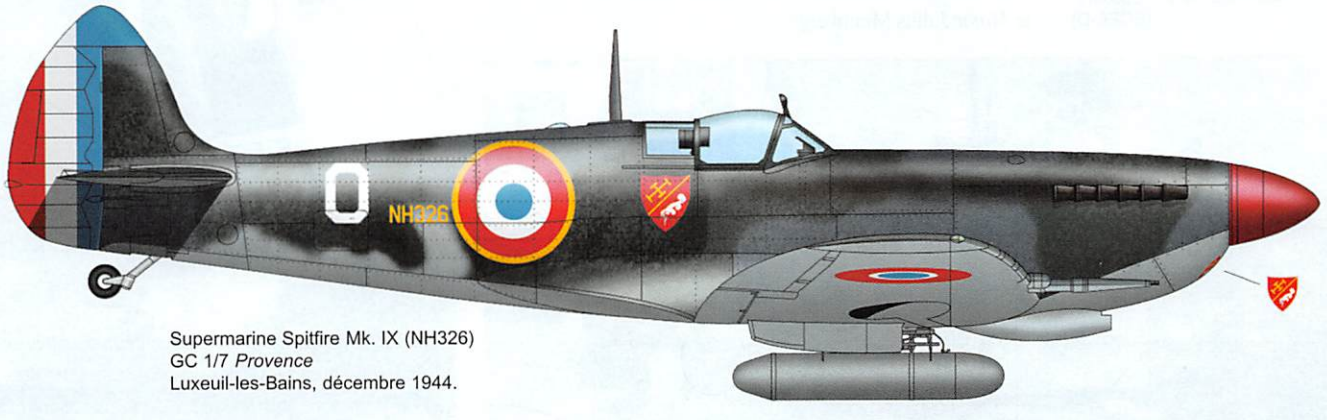
Supermarine Spitfire Mk. V (AR524)
GC 1/7 *Provence*
Djidjelli-Taher, début 1944.



Supermarine Spitfire Mk. V (ER807)
GC 1/7 *Provence*
Djidjelli-Taher, début 1944.



Supermarine Spitfire Mk. IX (MH663)
GC 1/7 *Provence*
Luxeuil-les-Bains, décembre 1944.



Supermarine Spitfire Mk. IX (NH326)
GC 1/7 *Provence*
Luxeuil-les-Bains, décembre 1944.

© P-A. Tilley - 2003

Le GC 1/7 *Provence* (1943-45)

MATÉRIEL

Spitfire Mk. V	09.43 - 09.44
Spitfire Mk. IX	07.44 -
Spitfire Mk. VIII	08.44 -

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Dorance	16.09.43 - 10.03.45
Cne Lansoy (pi)	13.05.44 - 28.06.44
Cne Madon (pi)	29.12.44 - 31.01.45
Cne Madon	11.03.45 -

Commandant 1ère escadrille

Lt Madon	16.09.43 - 30.11.43

Commandant 2ème escadrille

Lt Lansoy	16.09.43 - 30.11.43

VICTOIRES

Forces aériennes françaises : 13 confirmées

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 3

(Lt de Bellefonds, 01.06.44 - S/C Lascurain, 09.06.44 - Lt Bouttier, 20.06.44)

TERRAINS

16.09.43	Bône-Les Salines
26.10.43	La Réghaïa
16.11.43	Djidjelli-Taher
01.05.44	Bastia-Borgo
21.07.44	Ajaccio
23.08.44	Calvi
03.09.44	Le Vallon
21.09.44	Dijon-Longvic
27.09.44	Luxeuil-les-Bains
25.12.44	Haguenau
01.01.45	Toul-Ochey
14.01.45	Nancy-Essey
21.02.45	Luxeuil-les-Bains
20.03.45	Colmar
06.04.45	Strasbourg-Entzheim
28.04.45	Stuttgart-Sachsenheim

VICTOIRES

26.11.43	Lt Rebière	Do 217	Bougie
	Lt Perrier	Fw 200	
	Lt Bouttier	Do 217	
	S/Lt Leroy	Fw 200	
20.04.44	Lt Perrier	Me 410	Alger
07.10.44	Lt Rebière	Bf 109	Besançon
26.12.44	Cne Simard	Bf 109	Pfortzheim
	Cne Rebière	Bf 109	
	LV Koechlin	Bf 109	
	S/Lt Leroy	Bf 109	
	S/Lt Leroy	Bf 109	
	MP Poncet	Bf 109	
	Sgt Picois	Bf 109	

Entre le 8 mai et le 29 juillet 1944, le 1/7 réalise 908 sorties (en 1 227 heures de vol), dont 400 de reconnaissances armées.

Les installations de la base de Borgo, partagées avec le GC 1/3, sont très précaires. L'été, la piste est livrée à la poussière qui provoque plusieurs accidents et érode les moteurs et les trains d'atterrissage. Début juin, la disponibilité des appareils s'en ressent fortement, ce qui n'améliore pas les relations déjà tendues avec le commandement américain, qui exige le remplacement immédiat du commandant de la 1ère escadre.

Les missions comportent de réels dangers, du fait non pas tant de la chasse allemande, plutôt discrète, mais de la *flak*, toujours dense et efficace. Trois pilotes sont abattus et tués en juin : le lieutenant de Bellefonds et le lieutenant Bouttier au-dessus de Livourne et le sergent-chef Lascurain en mer (le lieutenant de Saboulin a été abattu et blessé le 12 mai).

Le 3 septembre, le 1/7 s'installe enfin sur le continent. Les missions se poursuivent contre les troupes allemandes en retraite vers le nord. À la fin du mois, les Spit se posent à Luxeuil pour être engagés au-dessus de l'Alsace et de l'Allemagne.

Le 26 décembre, douze Spit effectuant un « sweep » sur l'itinéraire Haguenau-Pforzheim-Stuttgart, surprennent une formation de Bf 109 au moment précis où elle décolle du terrain de Pforzheim. Avec l'avantage de la surprise, les Français revendiquent sept victoires sûres et une probable, sans perte. Le II./JG 53 admet la perte de cinq appareils (deux tués, un disparu et deux blessés), dont celui du *Kommandeur*, le *Major* Julius Meimberg [1].

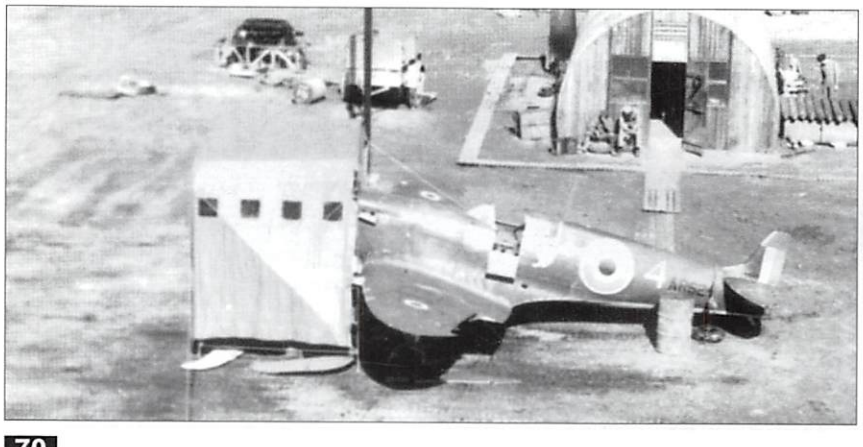
Le mauvais temps qui sévit en janvier et février freine l'activité du groupe. Le terrain d'Ochey étant trop fréquenté, les Spit déménagent à Essey-lès-Nancy. Ce n'est pas avant le 21 février que le temps leur permet d'entrer à nouveau en action. Le 22 mars, le 1/7 fait une brève et infructueuse rencontre avec une patrouille de Me 262. Le 29, le terrain de Colmar est pris sous le tir de l'artillerie allemande; le lieutenant Boillot est mortellement blessé par des éclats d'obus. Le 20 avril, le lieutenant de vaisseau Koechlin, touché par la *flak*, doit se poser en Suisse.

La dernière mission de la guerre est effectuée le 7 mai dans la région d'Innsbrück. Les statistiques font ressortir le nombre de 4 392 sorties en 7 264 heures de vol de guerre entre le 28 novembre 1943 et le 7 mai 1945.

[1] Selon son témoignage, il a été abattu par des P-47.

Ci-dessous : le Spitfire Mk. V AR524 en réparation à Taher. Cet appareil a fait l'objet d'un profil en couleur dans le n° 23.

Ci-contre : le commandant Michel Dorance, l'une des figures emblématiques de l'armée de l'Air. Handicapé par une sciatique tenace, il devra abandonner temporairement le commandement de son groupe à deux reprises. Il quittera finalement le GC 1/7 en mars 1945 pour devenir commandant en second de la 2ème escadre. (ECPA-D)



REÇU 5 SUR 5

Pilote inconnu

Ayant sur une brocante de ma région trouvé cette plaque que je présume venir de sa tombe, je vous saurais gré, ainsi qu'à vos lecteurs de pouvoir me fournir tous renseignements sur ce pilote.
Avec mes remerciements anticipés.

J-C. Pourtau – 2, croix du Carrier – 02200 Acy

Wapiti

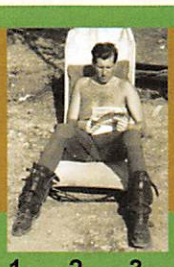
Plusieurs lecteurs nous ont signalé une erreur à la page 69 du n° 28 (« Les Fils d'Horus»), en particulier R. Vannier qui nous donné les précisions suivantes :
L'appareil crashé n'est pas un Wapiti, mais un Armstrong-Whitworth Atlas Mk. I. Cet appareil (c/n AW521, serial *K1011) fut livré à la RAF du dépôt d'Aboukir au 4 FTS le 30.10.1930 où il portait le code « 11 ». Cet appareil subit un premier accident et fut reconstruit, d'où la signification du* serial *KR1011 (R pour* Rebuilt*). Il fut utilisé par le 4 FTS où il portait le code « 8 ».*
Nous tenons à préciser que l'erreur ne provient pas de l'auteur, le Dr David Nicolle, mais du rédacteur-en-chef qui s'est embrouillé avec les légendes.

Une regrettable omission nous a fait passer sous silence le nom du traducteur des deux parties de l'article « Les Fils d'Horus » parues dans les n° 28 et 29 d'Aéro-Journal.
Il s'agit de Christophe Reverchon auquel nous présentons nos excuses.

Les Farman 221 d'Indochine

Air France est à court d'avions, les deux D.338 restants sont à bout de souffle et le Nakajima est loin de remplir son travail. Air France se tourne vers les militaires pour obtenir un appareil. Le directeur visite Tong le 4 novembre 1942 pour choisir un Farman 221 et retient le n° 4, qui est livré à Bach Mai, où s'est repliée Air France suite à la saisie par les Japonais du terrain de Gia Lam, le 16 février 1943. Il ouvre la ligne Hanoi-Saigon le 30 avril et retour le 5 mai, après un vol d'essai de consommation sur Hanoi-Vientianne le 28 avril.
Il connaît quelques difficulés dont un atterrissage en rizière suite à une panne brusque des quatre moteurs le 28 mai. Il est réparé et poursuit son service avec des fortunes diverses. Le 5 décembre 1943, le « Gougal » offre à Air France le dernier F.221 militaire, car un autre a été incendié par des « avions étrangers » à Xieng Kouang au début décembre 1943. Le Farman n° 4 a été immatriculé F-BAHY le 24 avril 1943 et baptisé Marignage le 17 mai.

V. Ferry



REPOS !

Vous pouvez fumer.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1					D	O		F	I		S
2	E	P	O	U	S	T	O	U	F	L	E
3					■	I	R	I	S	■	
4						T	E	■	■	M	Q
5						E				E	
6		■	T	E	E	S	■		■	■	
7		A	■	■		■	M	I	M	A	T
8	C	I	M	E	■						
9		■	A		B	■	■				S
10		E	S	S	O	R	A				
11		C	T	■	M	I	R	A	S	■	
12	T	R	E	M	B	O	N	I	S	T	E
13	T	U	R	B	O	M	O	T	E	U	R

HORIZONTAL
1 – Pères de l'aérostation.
2 – Soufflé.
3 – Mieux que « probable» dans un palmarès – Diaphragme.
4 – N'est pas forcément abandonnée ensuite – Concurrent de Ju et de Fw, notamment.
5 – Peut qualifier le fonds de la philosophie.
6 – Supports.
7 – Possessif – Exprimât, mais en silence.
8 – Parfois frôlée à basse altitude – Est très caustique.
9 – Puzze ? – Lilienthal pour les intimes.
10 – Calibrage « d'obus ».
11 – Dérangeant et dérangé – Reflétas.
12 – Glenn Miller l'était avant sa disparition au-dessus de la Manche en 1944.
13 – Spécialité de Turboméca.

VERTICAL
1 – Sa production apporta à la Luftwaffe du... sang neuf !
2 – Mari perturbé – Vient d'avoir – Mal blanchi.
3 – Mit cap au nord – Miles M.16.
4 – Femme fatale – Tels les victimes de la précédente – Initiales de Bloch.
5 – Une Citroën des années 60 – Élément – Le 747, par exemple.
6 – Enflamment les tympans – Il s'y déroula le procès de l'armée de l'Air.
7 – Sofia ou Sophia – Romains – Arrose Florence.
8 – Déserté – Courait familièrement.
9 – Conifères – Maître en peinture et découpages.
10 – Élément de compagnie – La fin du monde – Base en Corse qui a notamment abrité le GC 1/4 – Celé.
11 – Tout chambouler.

Solution dans le prochain numéro.

Grille composée par Jean-Thierry Garrigues

Dommage Éliane !

Ce livre est dense (350 pages), assez bien illustré (deux cahiers intercalaires) et contient une foule de récits et d'anecdotes. Mais, ce n'est pas un livre historique. Si l'auteur s'est attaché à faire comprendre comment a été prise la regrettable décision de créer un camp retranché, il n'a pas pris la même peine à nous présenter les unités aériennes qui, pourtant, sont au cœur du sujet – la seule présentation que l'on en a, c'est à la lecture de leurs citations.

Nous regrettons de ne pas avoir trouvé la moindre analyse sur les opérations aériennes, pas plus que la moindre statistique. Et pourtant, il y aurait à redire. L'auteur voue à l'armée de l'Air et à ses équipages une profonde admiration. Ce sentiment serait plutôt louable en soi s'il ne l'aveuglait pas dans ses appréciations.

La Flottille 11F de l'Aéronautique navale a accompli à elle seule plus de missions au-dessus de DBP que tous les Bearcat réunis. Quant à l'efficacité des bombardements par les B-26, le général Champaud l'avait sérieusement mise en doute dans un article qui avait fait grand bruit lors de sa sortie.

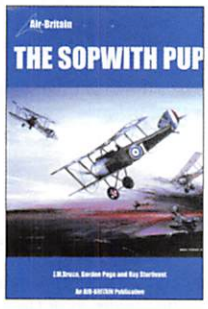
Mais là où nous bondissons, c'est quand nous lisons que : « *les équipages ont dû affronter une DCA ennemie agressive et meurtrière, comparable à la* Flak *allemande au-dessus de la Ruhr* ». Il ne faut rien exagérer. Certes, la DCA du Viêt-minh a causé des soucis aux aviateurs, mais on est loin du massacre que tous les auteurs se plaisent à évoquer dès qu'il est question de DBP. D'ailleurs, l'auteur fournit lui-même l'argument contraire à cette assertion en publiant la liste des navigants tués (ou morts en captivité) au cours de la bataille. Il y en a en tout 59, dont 33 de l'armée de l'Air et 23 de l'Aéronautique navale (dont 16 représentant deux équipages de Privateer) – en 6 mois. La RAF en perdait dix fois plus et toutes les nuits !

Et un peu plus loin : « *...dans des conditions plus difficiles qu'à Stalingrad* ». Sauf qu'à DBP, les C-47 et les C-119 n'avaient pas la chasse soviétique sur le paletot, que les chars ennemis n'avaient pas capturé les terrains de départ et que les mécanos n'étaient pas obligés de travailler à mains nues par -30° !

Le côté très positif du livre est d'être émaillé de nombreux témoignages. Après tout son titre est bien « aviateurs » et non « l'aviation en Indochine », mais nous pensons que l'auteur avait en mains tous les atouts pour faire de ce livre l'ouvrage définitif sur la bataille aérienne de DBP.

Un petit mot sur les photos : certaines sont très connues, d'autres totalement inédites et en règle générale de bonne qualité.

Aviateurs en Indochine - Diên Biên Phu, novembre 1952-juin 1954 – P-C.Renaud – Grancher, Paris – Prix : 28,50 euros – www.grancher.com



Rule Air Britannia

Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'Air Britain cultive le devoir de mémoire aéronautique de manière intense et sans grand souci de rentabilité. C'est tout à l'honneur de cette respectable association d'historiens qui, tous, travaillent de manière bénévole. Si leur sujet concerne, il va sans dire, l'aviation britannique, ces ouvrages représentent une masse d'informations brutes très impressionnante et le souci du détail n'est pas leur moindre préoccupation.

Trois nouvelles publications viennent d'enrichir le catalogue : un dossier sur le Sopwith Pup, un historique de *Squadron* et un ouvrage indéfinissable.

Des trois, ce n'est peut-être pas celui que l'on pense le moins intéressant. Loin de là. En effet, nous avons été enchantés par l'ouvrage sur les accidents liés aux essais en vol. D'abord, nous avons découvert un certain nombre d'appareils que nous ne connaissions pas – ou si peu, comme le Miles M.39B Libellula ou le Supermarine S.24/37. Ensuite nous avons été réjouis de nous rendre compte que si les Britanniques se moquent de l'esthétique des avions français des années trente, ce livre montre qu'ils ont fait encore pire dans les années quarante et même au-delà (le Short Seamew constitue une sorte d'aboutissement en la matière). Toutefois, il serait malvenu de notre part de ne présenter cet ouvrage que pour cet aspect somme toute marginal. Il recèle, en effet, une mine d'informations de première main et toujours avec le souci du détail qui tue, qui, chez les auteurs britanniques, constitue une marque de réel professionnalisme. Un exemple parmi de nombreux autres : le 1er octobre 1968, un Canberra de Boscombe Down s'écrase au cours d'un vol d'essai. Le pilote était français, un certain capitaine J.G. Dupui (probablement Dupuis ou Dupuy), qui y laissa la vie pour s'être éjecté trop bas. Mais, l'auteur a recensé une autre victime : un civil du nom de C. Penman, décédé d'un infarctus alors qu'il recherchait le corps du pilote ! Si ce n'est pas de la précision historique, on ne sait pas ce que c'est.

Nous n'avons pas vraiment aimé « Strong by Night », l'historique du N° 149 *Squadron*. Le texte est beaucoup trop factuel, sans témoignage et sans repère chronologique clair. Quand on ouvre le livre au hasard, il n'est pas facile de comprendre à quelle date se situe le récit. La qualité des photos, d'ailleurs rares, est discutable, mais les auteurs ont dû apparemment se contenter de clichés originaux plutôt médiocres.

Enfin, le Sopwith Pup fait le tour complet de cet appareil. Un véritable bijou comme Air Britain sait en publier. Ce livre est parfait : texte irréprochable, des récits et des témoignages, des annexes en béton (avec le sort de chacune des machines construites), des photos nombreuses et de bonne qualité. *Absolutely fabulous* !

The Sopwith Pup – J.M.Bruce, G.Page & R.Sturtivant – Prix : 30,oo £
Strong at Night – J.Johnston & N.Carter – Prix : 19,oo £
UK Flight Testing Accidents 1940-71 – D.Collier Webb – Prix : 20,50 £
Air Britain, 41 Penshurts Rd, Leigh, Tornbridge, Kent TN11 8HL, Angleterre.
www.air-britain.com

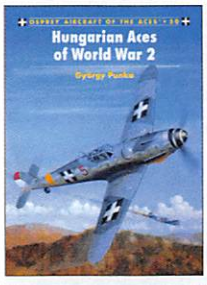
Squadron/Signal

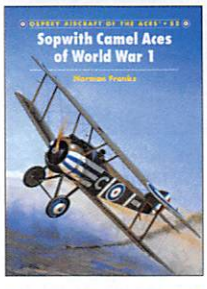
Pour avoir pratiquement fait le tour de la question, Squadron/Signal en vient maintenant au dépoussièrage de sa collection. Le F-105 a droit à un lifting bienvenu; il est vrai que l'original portait le n° 17 et avait été publié il y a trente ans. La carrière de cet appareil était encore loin d'être achevée. Nouvel auteur, nouvelles photos et nouvelles planches en couleur. Nous restons très impressionnés par les illustrations de Don Greer au réalisme saisissant.

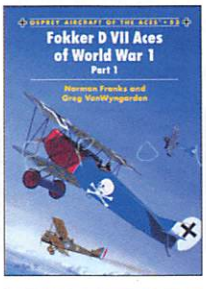
Le Junkers Ju 52/3m est également le bienvenu, car en définitive peu d'ouvrages ont été consacrés à ce cheval de labour de la Luftwaffe. Les auteurs ont réalisé un excellent travail qui permet de mieux s'y retrouver dans les différentes versions et variantes de cet appareil. C'est surtout le point fort de ce volume, car la partie opérationnelle et celle consacrée aux Ju 52 de l'après-guerre sont minimalistes (une page et deux malheureuses photos pour le Toucan).

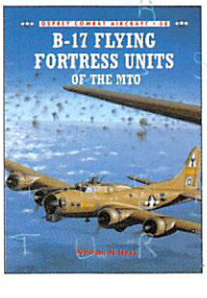
F-105 Thunderchief in action – K.Neubeck – Aircraft n° 185
Junkers Ju 52 in action – H-H.Stapfer, H-J.Mau & G.Punka – n° 186

thèque









Au secours !

On a à peine le temps de se retourner que, paf !, Osprey nous balance six nouveaux titres. Il y en a un peu pour tous les goûts.
L'infatigable Norman Franks nous propose deux titres incontournables pour les amateurs de 14-18, dont – enfin – les as sur Fokker D.VII. Celui-là, nous l'attendions avec grande impatience et nous devons féliciter Harry Dempsey pour l'excellence de ses profils. Les D.VII comptent parmi les avions les plus bigarrés de l'histoire de l'aviation militaire et le rendu est plutôt saisissant. Et ce n'est que la première partie...
Ce qu'il y a de bien avec les ouvrages de N. Franks, c'est qu'ils tranchent avec la tradition britannique des livres factuels et dépersonnalisés; lui n'hésite pas à incorporer de nombreux récits à la première personne du singulier qui donnent un autre relief au texte.
On passera rapidement sur les as croates et hongrois, déjà largement traités dans la presse française et qui ne fascinent pas les foules (tous les Bf 109 hongrois se ressemblent – c'est d'un triste !). Mais, enfin, chacun sa tasse de thé.
Enfin, parmi les deux derniers, nous avons surtout apprécié celui sur les B-17 en Méditerranée, écrit par un grand spécialiste de la question, Bill Hess. En revanche, les profils couleurs sont plutôt moyens.

Croatian Aces of WW2 – D.Savic & B.Ciglic
Hungarian Aces of WW2 – G.Punka
Fokker D.VII Aces of WW1 - part 1 – N.Franks & G.VanWyngarden
Sopwith Camel Aces of WW1 – N.Franks
Lancaster Squadrons 1944-45 – J.Lake
B-17 Flying Fortress Units of the MTO – W.N.Hess

www.ospreypublishing.com

LE COUP DE CŒUR DU BIMESTRE

Les marins-aviateurs dans les Aurès

Ce n'est pas parce l'aviation en Algérie n'est pas un thème très populaire chez Aéro-Journal, que nous ne nous intéressons pas à ce que font les autres sur ce sujet. Il faut admettre que cette nouvelle publication de l'ARDHAN a une certaine tenue et, comme d'habitude, constitue une mine d'informations.
Après un rappel des « événements », l'auteur embraye sur les bases et les formations de l'Aéronautique navale présentes entre 1954 et 1962. La seconde partie du livre est consacrée aux opérations, avec un chapitre consacré à l'opération de Suez à laquelle ont participé quelques appareils basés à Karouba, qui comme chacun le sait ne se trouve pas en Algérie. Il reste à comprendre pourquoi est inclus ce chapitre précis et pourquoi ce titre réducteur a été choisi, puisque les bases et les unités de Tunisie et du Maroc sont décrites avec autant de précision que celles d'Algérie.
Côté iconographie, on est plutôt gâtés. Des photos, en veux-tu en voilà (350), de qualité, en noir et blanc et en couleur et presque toutes inédites. On retiendra de superbes photos de Corsair en vol et sur le pont de l'*Arromanches* pendant l'affaire de Suez – en couleur, s'il-vous-plaît ! On trouve également les insignes des unités et quelques planches assez artistiques dues au talent de J. Bellis.
Le livre s'achève sur des annexes complètes, peut-être un peu trop. Toutes les autorités civiles et militaires sont passées en revue; cela va du président de la République aux commandants d'escadrille, en passant par les chefs de wilaya et les représentants du FLN. C'est pour le moins bizarre et cela tient plus du Bottin mondain que d'une annexe de livre sur l'Aéronautique navale. Un trombinoscope est fourni en prime. Plus intéressantes, à notre sens, sont les nombreuses statistiques (activité aérienne et parc d'aéronef par unité et par année) qui viennent ensuite.

L'Aéronautique Navale en Algérie (1954-1962) – OE H. Robin – ARDHAN (association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'Aéronautique navale), 3 rue Octave-Gréard, 75340 Paris Cedex 07 – Prix : 45 euros (+ 5 euros de port).

LA MAISON DU LIVRE-AVIATION

75, BOULEVARD MALESHERBES 75008 PARIS
Du lundi au samedi de 10h à 19h
Métro: Saint-Augustin
Tél: 01 45 22 74 16 Fax: 01 42 93 81 23
www.livre-aviation.com

Solution de la grille de mots croisés du n° 29

Horizontalement

1 – AIRACOBRA
2 – REUNIFIEE
3 – RENIFLEUR
4 – DM – ARNO
5 – MESANGE
6 – ARTTI – STO
7 – NIERAI – EU
8 – CEDI – RUER
9 – TCHAO
10 – ET – EH – TVA
11 – SENSORIEL

Verticalement

1 – ARROMANCHES
2 – IEE – ERIE – TE
3 – RUNDSTEDT
4 – ANIMATRICES
5 – CIF – NIA – HHO
6 – OFLAG – IRA
7 – BIERES – UOTI
8 – REUN – TEE – VE
9 – AEROJOURNAL

Prochain numéro

L'ARMÉE DE L'AIR 1945 - 1950

À peine la guerre achevée, l'armée de l'Air est confrontée à plusieurs défis : affirmer l'indépendance de la France dans un monde bouleversé, aider à se relever une industrie aéronautique tenue à l'écart du prodigieux bond technologique des cinq dernières années et assurer le maintien de l'ordre dans les lointaines colonies. Il lui faut aussi se préparer aux défis de demain : l'intégration dans l'OTAN et la définition d'une nouvelle doctrine compatible avec ses moyens et la politique étrangère de la France.
Comme si ce n'est pas suffisant, elle doit aussi lutter pied à pied avec les autres armes pour maintenir une indépendance fortement contestée.
Ces cinq années, qui marquent la véritable renaissance de l'armée de l'Air, auront une influence considérable sur le cours des événements et feront de notre aviation et de notre industrie aéronautique ce qu'elles sont aujourd'hui.

Ne prenez plus de risques inutiles en vous précipitant chez votre marchand de journaux quand sort le nouveau numéro d'Aéro-Journal.
Abonnez-vous !

Au catalogue

Croix de Lorraine sur Dieppe
Yves Morieult

120 pages, près de 90 photos.
Prix : 25,9o euros + port.
France : 5,oo euros
CEE + Suisse : 7,oo euros
Autres : 8,5o euros
Envoi en *Colissimo suivi.*

Normandie-Niémen
C-J. Ehrengardt

Hors-série n° 3 d'Aéro-Journal.
84 pages, plus de 80 photos et 8 pages de planches en couleur, cartes et nombreuses annexes (liste complète des pilotes et des victoires, bases, composition des escadrilles...)
Prix : 13,9o euros, port compris

Les Jets Allemands
J-C. Mermet

Hors-série n° 4 d'Aéro-Journal.
100 pages, 80 photos et 17 pages de planches en couleur, carte.
Me 262, Me 163, He 162, Ar 234, Ba 349, DFS 228/346, Fi 103, He 178, He 280, Go 229, Ju 287, Me P 1101.
Prix : 13,9o euros, port compris

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47550 Agen-Boé Cedex 1

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 31 au n° 36 inclus :** France 34,oo euros - UE, Suisse, DOM-TOM 40,oo euros - Autres pays 45,oo euros.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire(s) du n° 22 / 26 / 27 / 29** - Chaque numéro : 7,6o euros port inclus (tous pays).

__ **exemplaire(s) du hors-série *Normandie-Niémen*** - Par exemplaire : 13,9o euros port inclus.

__ **exemplaire(s) du hors-série *Jets de la Luftwaffe*** - Par exemplaire : 13,9o euros, port inclus.

__ **exemplaire(s) du livre *Croix de Lorraine sur Dieppe*** - voir tarifs ci-dessus.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – Nous n'acceptons plus les eurochèques.

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à_____ **le**_____ **Signature**

LA FIN D'UN OISEAU RARE

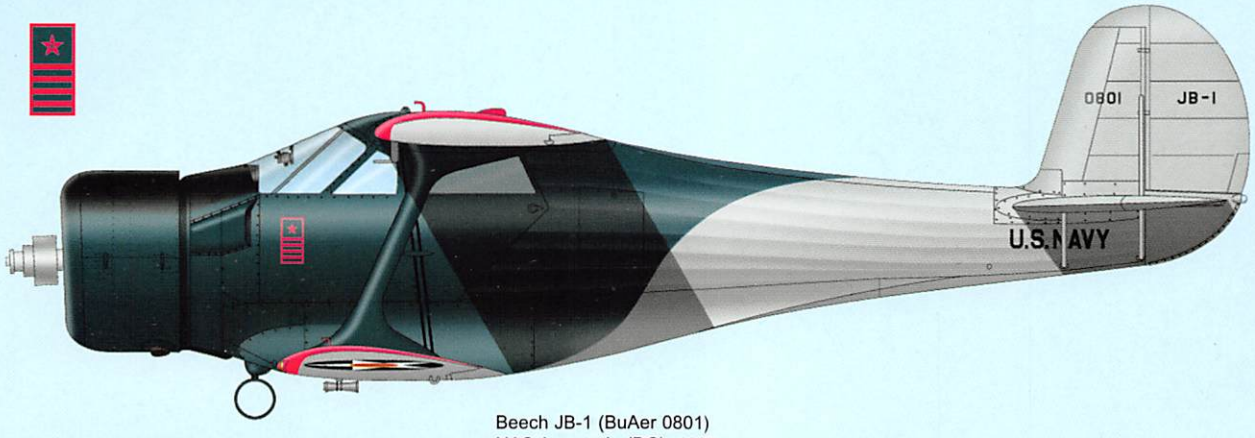
Ce n'est pas parce que les budgets sont à la baisse que les officiers supérieurs doivent se priver de voyager confortablement. C'est dans cet ordre d'idée que l'US Navy fait l'acquisition en 1936 du seul et unique Beech JB-1. Il s'agit de la version militaire du C17R Traveller, une variante produite par Beech depuis 1936. Il porte le numéro constructeur 115 et reçoit la dénomination de JB-1 dans la catégorie des avions utilitaires. Le numéro *Bureau of Aeronautics* qu'il lui est attribué est le 0801. Il est pris en compte le 22 janvier 1937 et sert comme machine de liaison alternativement à partir de la *Naval Air Station* (NAS) d'Anacostia (DC) et de la Naval Aircraft Factory localisée sur la NAS de Philadelphie. Alors basé à Anacostia, le JB-1 est victime d'un premier accident mineur en octobre 1938, mais il est vite remis en service.

Sa carrière va pourtant s'arrêter brutalement. Le 21 mars 1940, le Beech décolle de la base de Philadelphie pour réaliser un vol de convoyage vers la base de San Diego en Californie. La météo est jugée bonne pour le vol. Vers 14h10, arrivé au-dessus de la Californie aux environs de Jefferson, le moteur connaît des ratés. Le phénomène s'aggravant, le pilote, le *Lieutenant* (jg) B.F. Smith, n'a pas d'autre choix que de trouver un champ pour poser la machine. Il choisit un endroit qui lui semble approprié et entame sa procédure d'approche standard. L'avion se pose et roule sur quelques mètres et Smith fait appel aux freins pour ralentir la course. Mais mal lui en prend car le sol est mou et l'avion capote. Smith et son passager, le *Lieutenant* (jg) M.B. Connor, sont indemnes.

L'avion est renvoyé à la NAS de Philadelphie par chemin de fer où il est jugé irréparable et radié des listes le 30 avril 1940. Le moteur, lui, est jugé récupérable après révision et mis de côté. L'expérience du pilote ne semble pas être mise en cause, ayant près de 1 300 heures à son actif même s'il n'a effectué que 9 heures de vol sur type durant les trois derniers mois.

Malgré cet accident, l'USN sera satisfaite du Beech 17 et en commandera une poignée avant la guerre sous la nouvelle dénomination de GB-1 (catégorie des avions de transport monomoteurs). Avec la guerre, les commandes vont affluer sous la dénomination de GB-2, version qui sera aussi livrée à la Fleet Air Arm.

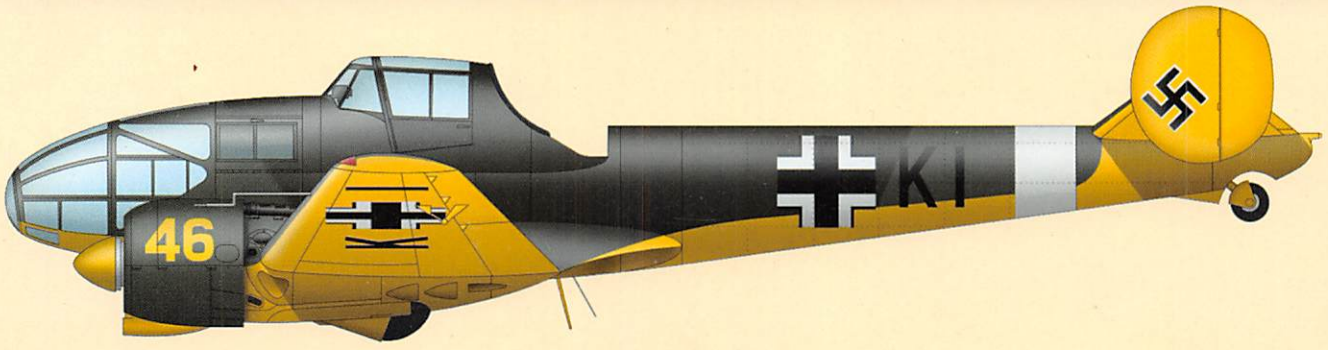
Ph Listemann



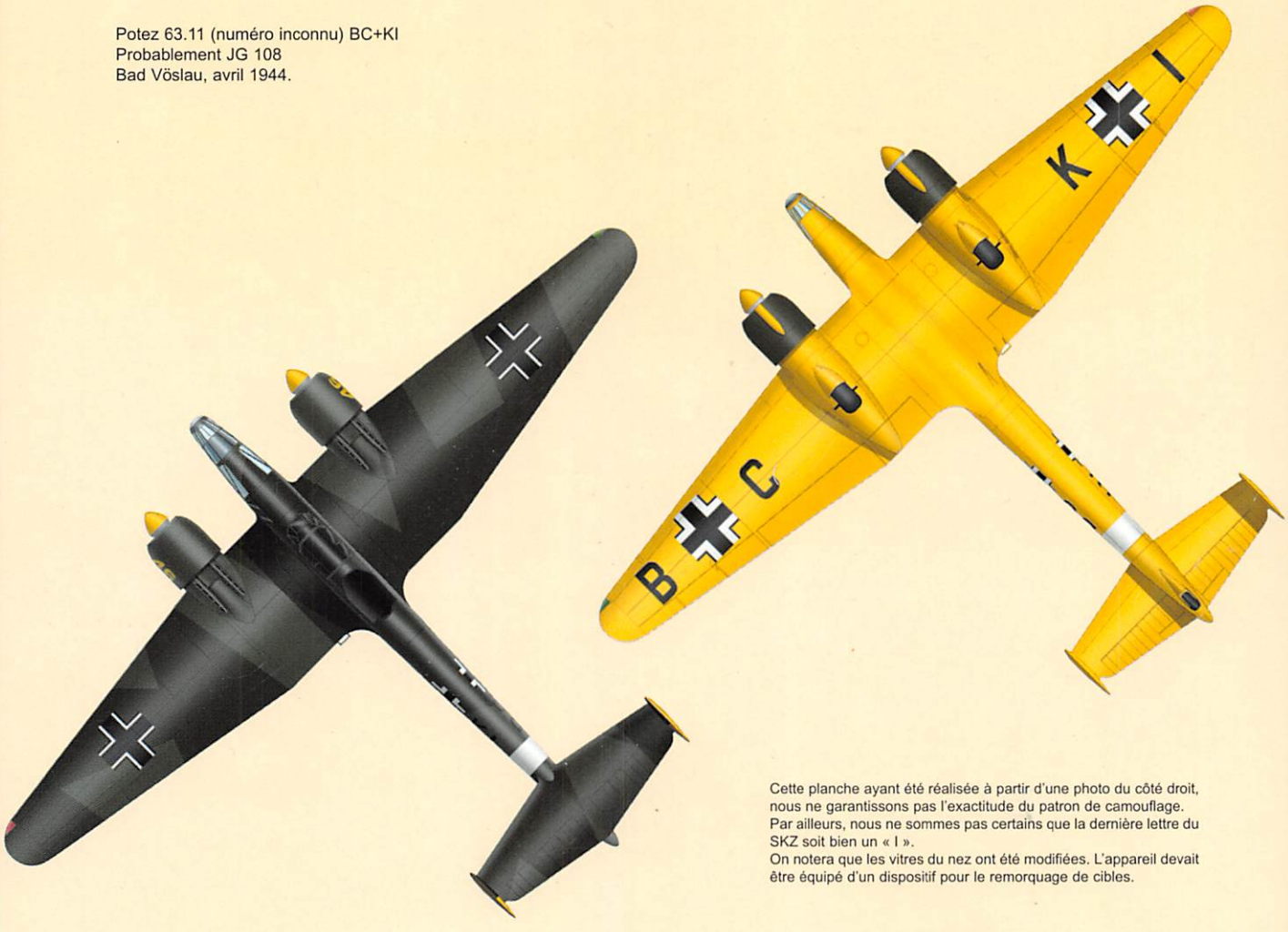
Beech JB-1 (BuAer 0801)
NAS Anacostia (DC), 1937.

L'appareil porte la marque d'un *Captain*.

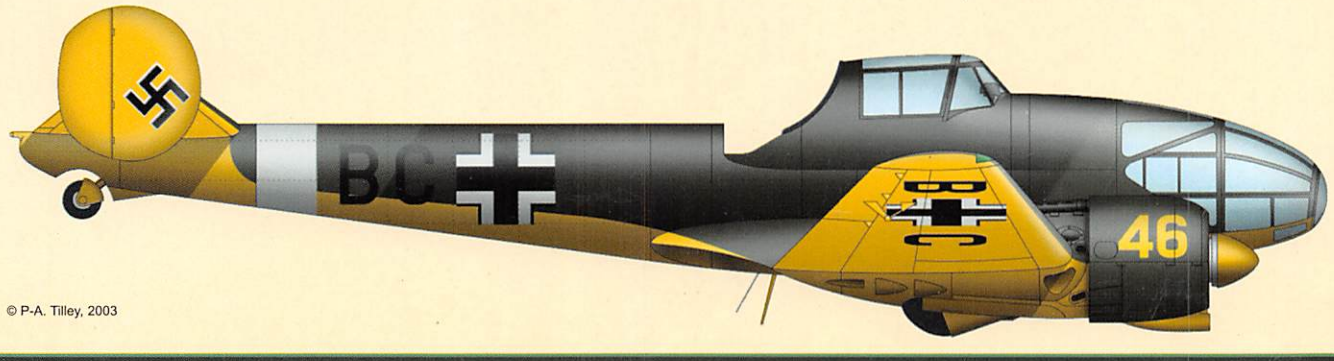
© P-A. Tilley - 2003



Potez 63.11 (numéro inconnu) BC+KI
Probablement JG 108
Bad Vöslau, avril 1944.



Cette planche ayant été réalisée à partir d'une photo du côté droit, nous ne garantissons pas l'exactitude du patron de camouflage. Par ailleurs, nous ne sommes pas certains que la dernière lettre du SKZ soit bien un « I ».
On notera que les vitres du nez ont été modifiées. L'appareil devait être équipé d'un dispositif pour le remorquage de cibles.



© P-A. Tilley, 2003